



Newsletter

Data: 27 ottobre 2022
Embargo: 27.10.2022, ore 11:00

Nr. 5/22

Contenuto

1	ARTICOLO PRINCIPALE – Trasporti pubblici e trasporto individuale motorizzato: urge un intervento per ridurre il divario	2
1.1	TP e TIM: evoluzione eterogenea di prezzi e costi	2
1.2	In periodi di svolta servono offerte adeguate	3
2	COMUNICAZIONI	7
2.1	Tariffe del gas: autodichiarazione	7
2.2	Calcolatore del prezzo del carburante	7
2.3	Primo benchmarking per le cliniche di riabilitazione	7
2.4	Sulla base della raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi il Municipio di Fischbach-Göslikon ha deciso di ridurre la tassa annuale per il contrassegno di parcheggio da 1000 a 400 franchi.....	8
2.5	Il carcere di Saxerriet cerca una nuova soluzione per i prezzi del chiosco in seguito all'intervento del Sorvegliante dei prezzi.....	8
3	EVENTI / AVVISI	9



1 ARTICOLO PRINCIPALE – Trasporti pubblici e trasporto individuale motorizzato: urge un intervento per ridurre il divario

La politica ha intenzione di aumentare significativamente la quota dei trasporti pubblici (TP) nella ripartizione modale dei trasporti. Tuttavia, le scelte di mobilità dipendono anche dalle tariffe e dalla disponibilità di offerte adeguate, due fattori imprescindibili per ogni discussione in materia. Puntare solo su un aumento permanente dei costi del trasporto individuale motorizzato (TIM) e prevedere aumenti di prezzo per i trasporti pubblici sarebbe al momento una strategia non solo pericolosa, ma anche poco lungimirante.

1.1 TP e TIM: evoluzione eterogenea di prezzi e costi

L'indagine sul budget delle economie domestiche dell'UST¹ ha calcolato le spese destinate ai trasporti pubblici nonché all'acquisto e all'utilizzo di un'autovettura da parte di una famiglia svizzera media negli ultimi anni (fino al 2019). **Mentre tra il 2015 e il 2019, la spesa mensile per le autovetture è diminuita del 3,1 %², nello stesso periodo la spesa mensile delle famiglie per l'uso dei trasporti pubblici è aumentata dell'11,3 %³.** Viene spontaneo chiedersi se queste variazioni siano sintomo di un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici o se siano dovute esclusivamente al diverso andamento dei costi delle due opzioni di mobilità.

La figura 1 mostra un confronto aggiornato tra l'andamento dei prezzi dei trasporti pubblici e quello del trasporto individuale motorizzato⁴. **Invece di offrire prezzi più convenienti, fino al 2022 il trasporto pubblico è diventato relativamente più costoso, mentre il trasporto individuale motorizzato è diventato più economico anche rispetto all'inflazione generale degli ultimi anni. Nel 2022, almeno per il valore rettificato del TIM⁵, è stata registrata per la prima volta dal 1999 una controtendenza dovuta al prezzo della benzina fissato a 2,15 franchi e al lieve aumento dei prezzi delle nuove auto. Tuttavia, nonostante questo aumento, non è stato ancora raggiunto il livello del periodo 2007-2013.**

¹ UST: Spese dettagliate delle economie domestiche (tutte le tabelle degli anni 2015-2019); T20.02.01.02.01, disponibile al link seguente < <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/20024450/master> >, pubblicato il 23 novembre 2021 (visitato il 23.09.2022).

² Alla voce «Acquisto ed uso di veicoli privati» (621) sono indicate spese mensili di 550 franchi nel 2015 e di 533 franchi nel 2019. Ciò corrisponde a un aumento della spesa mensile delle famiglie da 111 franchi nel 2015 a 124 franchi nel 2019. Nel calcolo si è tenuto conto della spesa per il trasporto di passeggeri per ferrovia (6221), su strada (6222) e nautico (6224) nonché, alla voce «Trasporti multimodali», degli abbonamenti generali e delle carte giornaliere, degli abbonamenti metà-prezzo, dei biglietti e degli abbonamenti di trasporto multimodale di una comunità tariffale (6225).

⁴ Anche nel 2022 è stata applicata la stessa metodologia. Cfr.: Sorveglianza dei prezzi (2016): *Bericht: Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr – Eine Untersuchung anhand von fünf exemplarischen Strecken in der Schweiz*, ottobre 2016, disponibile in tedesco al link seguente: < https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/studien/Entwicklung%20der%20Fahrkosten%20im%20Strassen-%20und%20Schienenverkehr.pdf.download.pdf/27_10_16_%20Bericht%20Entwicklung%20Strasse%20Schiene_d.pdf > (visitato il 23.09.2022).

⁵ La voce rettificata del trasporto individuale motorizzato mostra i costi relativi dell'uso dell'auto includendo la variazione dei prezzi delle automobili nuove nei calcoli del TCS secondo la componente del paniere «auto nuove» dell'indice nazionale dei prezzi al consumo. Secondo l'UST, i prezzi delle auto nuove sono calati fino al 2022, motivo per cui il valore rettificato è stato inferiore a quello senza adeguamento ai calcoli del TCS.

Evoluzione relativa di prezzi e costi nel periodo 1990-2022

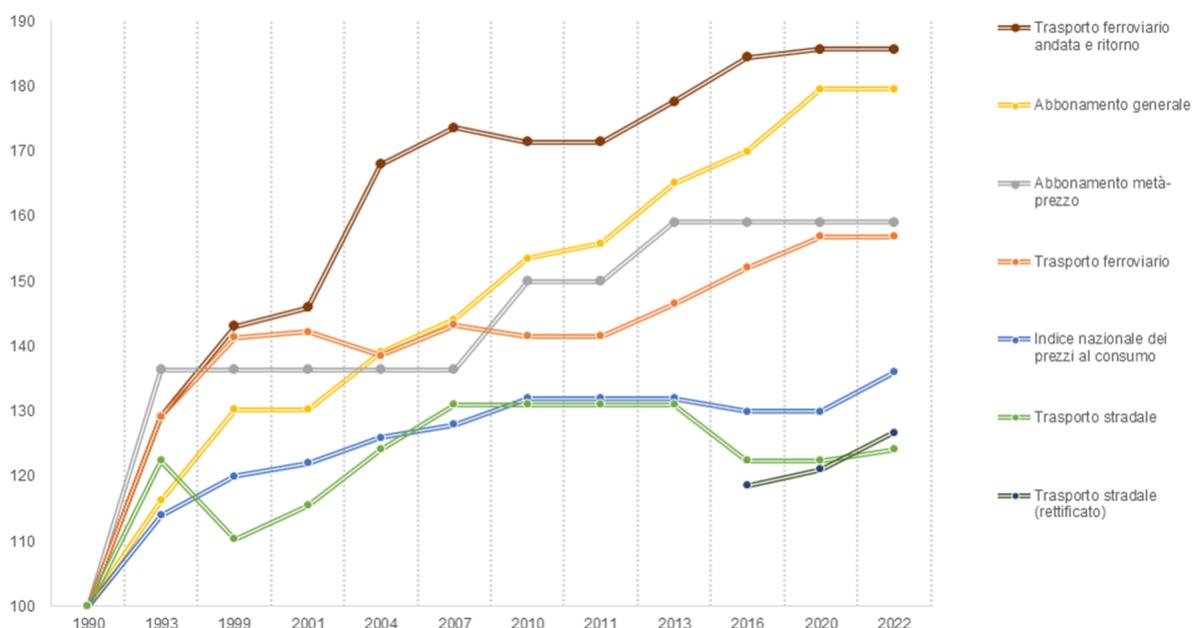


Figura 1: Evoluzione dei prezzi e dei costi del trasporto pubblico e privato dal 1990 (valutazione SPPr)

La domanda centrale resta dunque la seguente: come si può colmare questo divario così ampio?

1.2 In periodi di svolta servono offerte adeguate

Parlando di «scelta del mezzo di trasporto» si implica che ci sia almeno una scelta tra due opzioni.

In realtà, però, esistono tre categorie di viaggiatori:

- 1) Persone vincolate al trasporto pubblico, che non dispongono di un veicolo motorizzato e/o di una patente di guida. Si tratta soprattutto di persone a basso reddito⁶.
- 2) Persone che necessitano di un mezzo privato e per le quali nessuna opzione di trasporto pubblico risulta adeguata a causa della mancanza di collegamenti con il luogo di residenza o di lavoro, di particolari turni o della necessità di trasportare un bagaglio.
- 3) Persone che possono scegliere⁷. In Svizzera si tratta di un gruppo relativamente numeroso: infatti, quasi la metà della popolazione con patente di guida possiede sia un'auto sia un abbonamento ai mezzi pubblici⁸. Questo gruppo potrebbe rappresentare un bacino di utenti ideale per il trasporto pubblico in quanto può avvalersi indifferentemente di entrambe le modalità.

Il passaggio ai mezzi pubblici soprattutto per i nuovi utenti e quelli occasionali dovrebbe essere reso più conveniente, opinione condivisa anche dallo stesso settore⁹. In questo senso i biglietti risparmio,

⁶ ARE, LITRA, VöV (2019): *Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr*, pagg. 21 e 24, disponibile al link seguente: < <https://www.aren.admin.ch/aren/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (visitato il 23.09.2022).

⁷ < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten/besitz-fahrzeuge-fahrausweise.html> > (visitato il 23.09.2022).

⁸ «Di conseguenza, molte persone hanno un approccio multimodale ai trasporti: una buona parte della popolazione svizzera possiede sia un'auto individuale sia un abbonamento ai trasporti pubblici. Nel 2015, questo riguardava il 45 % di tutti gli adulti con una patente di guida (fonte: UST / ARE MCMT 2015)». Citazione (tradotta) da: LITRA, VöV e ARE (2019): *Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr*, pag. 16, disponibile al link seguente: < <https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/verkehr/publikationen/modalsplit-personenverkehr-schweiz.pdf.download.pdf/modalsplit-personenverkehr-schweiz-de.pdf> > (visitato il 23.09.2022).

⁹ Nel 2018 l'allora presidente di ch-direct Jeannine Pilloud ha dichiarato al quotidiano *Tagesanzeiger* che le tariffe per gli utenti occasionali e per alcuni gruppi di clienti dovrebbero diminuire e che dovrebbe essere più agevole per un nuovo cliente acquistare un titolo di trasporto; cfr. < <https://www.tagesanzeiger.ch/oev-preise-einzelfahrten-sind-teuer-abos-vorteilhaft-469988064881> > (visitato il 23.09.2022).

anche all'interno di tutte le comunità tariffarie, sembrano un'ottima soluzione. Tuttavia, questi biglietti non sono ancora previsti nelle comunità tariffarie particolarmente estese, come nel caso di ZVV, Z-Pass o Libero.

In generale, la scelta del mezzo di trasporto è influenzata dalla propria routine e dalle proprie abitudini. **I cambiamenti nel comportamento delle persone si verificano solitamente nei momenti di svolta e di grandi trasformazioni**¹⁰, ad esempio in caso di trasloco o di variazione del numero di giorni in presenza sul posto di lavoro. Solitamente, una volta presa, una certa decisione si consolida nel tempo. Un esempio evidente è stato la pandemia da coronavirus. In quel periodo molte persone hanno cambiato le loro abitudini, sia sul lavoro sia in termini di mobilità, mantenendole fino ad oggi. Si può dire che i momenti di trasformazione come questo sono di breve durata, mentre i cambiamenti nell'uso dei trasporti pubblici sono più lenti, complicati e macchinosi. Ciò riduce le possibilità dei TP di sfruttare appieno queste opportunità.

a) La quota dei trasporti pubblici nella ripartizione modale è diminuita durante la pandemia da coronavirus

L'aumento della quota dei trasporti pubblici è generalmente considerato una scelta ecologica in quanto permette di ridurre il consumo di energia e il consumo di suolo¹¹. Sulla base di questo assunto, alla fine del 2019 in Parlamento sono state presentate diverse mozioni con lo stesso titolo, approvate da entrambe le Camere nel dicembre 2021, che chiedevano di **aumentare la quota dei trasporti pubblici sul totale dei trasporti**. A tal fine, su mandato della politica occorre elaborare un piano di misure adeguate¹².

Prima del 2020 e dell'avvento del coronavirus, i *persone-chilometri* percorsi con i trasporti pubblici aumentavano di poco meno del 5 % all'anno. Nel giugno 2022, invece, erano ancora inferiori del 5 % rispetto al valore del 2019. Anche se nel 2023 si dovesse raggiungere nuovamente il valore registrato nel 2019, questo non significherebbe che tutti gli utenti hanno optato nuovamente per i trasporti pubblici, ma piuttosto che si sono persi quattro anni in cui è aumentato il traffico complessivo *senza che* il trasporto pubblico ne abbia tratto vantaggio¹³.

In Svizzera la quota di trasporti pubblici è rimasta pressoché invariata da oltre dieci anni. Solo il 13 % circa degli spostamenti effettuati e il 28 % delle distanze percorse avviene con questa modalità. Se si esclude la mobilità lenta, nel trasporto passeggeri il rapporto in termini di prestazioni è stato per anni 80 % TIM e 20 % TP. Nel 2020, anno del coronavirus, questi valori però sono mutati notevolmente a favore del TIM, che è passato all'84 % contro il 16 % del TP¹⁴. Una tendenza simile dovrebbe confermarsi anche nel 2021¹⁵.

Uno studio sull'impatto del COVID-19 sulla domanda nel settore della mobilità e sulle conseguenze a lungo termine della pandemia¹⁶ stima che la domanda di trasporti pubblici non si riprenderà mai completamente, tanto che persino nel 2025 il calo causato dalla pandemia potrebbe non essere stato ancora recuperato. Lo studio, commissionato dall'UFT e dall'USTRA, giunge alla conclusione che, a seconda dello scenario, nel 2025 le prestazioni dei trasporti pubblici potrebbero **diminuire fino al**

¹⁰ ARE, LITRA, VöV (2019): *Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz – Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr*, pag. 25, disponibile al link seguente: < <https://www.aren.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (visitato il 23.09.2022).

¹¹ Citec Ingénieurs SA (2021). *Perspektiven zur Erhöhung des Modalsplit des öffentlichen Verkehrs – Mehr Agilität für die Zukunft*. Disponibile (solo in tedesco) al link seguente: < <https://www.voev.ch/de/Service/content/?download=17986> > (visitato il 23.09.2022).

¹² Mozioni 19.4443 (Candinas), 19.4444 (Graf-Litscher), 19.4445 (Schaffner), 19.4446 (Töngi) del 16 dicembre 2019 intitolate «Piano di misure per aumentare la quota dei TP rispetto al traffico complessivo».

¹³ «Il Consiglio federale si adopera affinché il traffico viaggiatori nazionale e internazionale diventi più ecologico. I TP svolgono un ruolo importante per il raggiungimento di tale obiettivo.» Risposta del Consiglio federale del 12.02.2020 a quattro mozioni identiche. Disponibile al link seguente: <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte/AffairId=20194443> (visitato il 23.09.2022).

¹⁴ Cfr. (solo in tedesco) < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/raum-umwelt/umweltindikatoren/alle-indikatoren/reaktionen-der-gesellschaft/modalsplit-verkehr.assetdetail.22385403.html> > (visitato il 23.09.2022).

¹⁵ In un'analisi speciale effettuata all'inizio del 2021, l'UST ha constatato che le distanze percorse con i trasporti pubblici su rotaia e su strada sono diminuite notevolmente: con una media di 3,6 km per persona e giorno, all'inizio del 2021 erano infatti poco meno della metà (-52 %) rispetto all'inizio del 2020 (7,5 km). A fronte di ciò, il calo del trasporto individuale motorizzato (autovetture e motociclette) è stato molto più contenuto, attestandosi intorno al 27 %. Disponibile al link: < <https://www.experimental.bfs.admin.ch/expstat/de/home/innovative-methoden/mzmv.html> > (visitato il 23.09.2022).

¹⁶ EBP (2022): *Beurteilung der Auswirkungen von COVID-19 auf die Verkehrsnachfrage sowie der potenziellen mittel- und langfristigen Folgen der Pandemie / Schlussbericht*, studio commissionato dall'UFT e dall'USTRA, pag. 10. Disponibile al link seguente (solo in tedesco): < <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/perspektive-bahn-2050/auswirkungen-covid19-auf-verkehrsnachfrage.pdf.download.pdf> > (visitato il 23.09.2022).

22 %¹⁷ rispetto allo scenario di base delle Prospettive di traffico 2050. La ragione addotta è che *l'offerta di abbonamenti potrebbe non essere ancora adeguata alle nuove abitudini di lavoro e di spostamento (ad esempio, per chi lavora da casa)*. Solo quando **si introdurranno nuove forme di abbonamento che tengano conto delle nuove abitudini di lavoro e di spostamento (...) si potranno riacquistare i clienti persi**. D'altronde, per anni il Sorvegliante dei prezzi ha richiesto l'introduzione di modelli tariffari più flessibili¹⁸.

b) In attesa di un abbonamento per chi lavora part-time o da casa

Ad oggi, il costo di un abbonamento è sempre lo stesso, indipendentemente dal fatto che venga utilizzato 5 giorni alla settimana o 3. Di solito gli abbonamenti sono convenienti solo a partire da 4 o addirittura 5 corse a settimana verso il luogo di lavoro (andata e ritorno)¹⁹. Poiché però il lavoro è sempre più spesso ibrido, con uno o più giorni alla settimana di home office, le cose **cambiano**: se i giorni di presenza passano da 5 a 4 per i pendolari che si spostano in auto i costi variabili diminuiscono. Al contrario, se si lavora part-time e/o da casa l'abbonamento ai trasporti pubblici non risulta affatto conveniente. In questo caso i titolari di un abbonamento hanno solo due opzioni: annullarlo e acquistare biglietti singoli più costosi, oppure mantenerlo e pagare in proporzione molto di più per una singola corsa. In entrambi i casi, il costo di una singola corsa con i mezzi pubblici aumenta notevolmente.

È qui che sarebbe utile un abbonamento per chi lavora part-time o da casa: nelle comunità tariffarie Mobilis e Frimobil sono in corso da circa un anno (rispettivamente da agosto e dicembre 2021) alcuni progetti pilota che stanno riscontrando successo, con abbonamenti giornalieri a scelta che vanno sotto il nome di «FlexiAbo». Tuttavia, un'offerta del genere a livello nazionale rimane ancora un'utopia: dapprima l'associazione di categoria vuole infatti consultare e valutare i relativi test di mercato²⁰. Ogni singola comunità prenderà poi individualmente la decisione di proporre o meno tale offerta ai suoi clienti²¹. Nel mese di agosto, il Sorvegliante dei prezzi ha sottoposto la domanda a tutte le comunità. Ad eccezione di «Engadin mobil», prima dell'imminente cambio di orario di dicembre 2022, nessuna di loro prevede di introdurre un abbonamento per chi lavora da casa o part-time, neppure in via sperimentale.

I principali fattori che influenzano la scelta del mezzo di trasporto sono il tempo di percorrenza e il prezzo. L'aumento del prezzo della benzina e del gasolio iniziato nella primavera di quest'anno ha creato disagi a molti automobilisti. Finché i prezzi dei carburanti rimarranno a questi livelli insolitamente alti, è più probabile che gli automobilisti siano disposti a cambiare le loro abitudini e **il TP potrebbe approfittarne²², a patto di non aumentare i prezzi per compensare i costi dell'energia e di adeguare il più rapidamente possibile gli abbonamenti alle nuove abitudini di lavoro e di spostamento**. Tuttavia, secondo i primi segnali arrivati dal settore, l'intenzione sembra quella di aumentare i prezzi: la Comunità tariffaria di Zurigo (ZVV), responsabile del trasporto pubblico nel Cantone omonimo, ha già accennato a una decisione simile affermando che, a causa del numero di passeggeri che non cresce a sufficienza, si sta riproponendo il problema del costo dei biglietti²³.

Modelli virtuosi provenienti dall'estero

Anche i TP dei Paesi vicini hanno risentito della pandemia da coronavirus. In Germania, per mitigarne le conseguenze, è stato introdotto per 3 mesi un abbonamento mensile di 9 euro valido sull'intero

¹⁷ Cfr. nota 16, tabella 3: «Veränderung Verkehrsleistung gegenüber Basisszenario des jeweiligen Jahres».

¹⁸ Cfr. < <https://www.blick.ch/meinung/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-die-welt-der-unbegrenzten-moeglichkeiten-id15784701.html> > (visitato il 23.09.2022).

¹⁹ Secondo una lettera di TNW (Comunità tariffaria della Svizzera nord-occidentale) al Sorvegliante dei prezzi, l'U-Abo per gli adulti di TNW si ripaga già con due o tre viaggi di andata e ritorno alla settimana in città/nell'agglomerato urbano ed è valido in tutta l'area della comunità tariffaria.

²⁰ Cfr. < <https://www.allianceswisspass.ch/it/Chi-siamo/Strategia-2025/Test-di-mercato> > (visitato il 23.09.2022).

²¹ Cfr. Convenzione 500, disponibile al link seguente: < <https://www.allianceswisspass.ch/it/Tariffeprescrizioni/Panoramica> > (visitato il 23.09.2022).

²² In seguito all'aumento del prezzo del carburante, è probabile che aumenti anche la domanda di TP, anche se solo in maniera lieve (elasticità incrociata della domanda significativa e debolmente positiva). Si veda ad esempio il documento politico Policy Paper 93 dell'Istituto di Economia Internazionale di Amburgo (HWWI), disponibile solo in tedesco: *Determinanten und Risiken der Energiepreisentwicklung und ihre Implikationen für den städtischen Verkehr*, pag. 18. Disponibile al link seguente: < https://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Policy/HWWI_Policy_Paper_93.pdf > (visitato il 23.09.2022).

²³ Cfr. (solo in tedesco) < <https://mobimag.ch/zvv-prognose/> > (visitato il 23.09.2022).

territorio nazionale. Una volta terminata la promozione, il bilancio è stato piuttosto positivo. Secondo il ministro dei trasporti tedesco, l'insegnamento più importante è stato che, una volta eliminate le zone tariffarie complicate e introdotti biglietti validi su tutto il territorio nazionale, molte più persone usufruiscono dei trasporti pubblici²⁴.

Certo, a determinarne il successo è stato anche il prezzo molto conveniente, ma la linea di fondo è la stessa: anche in Svizzera molte persone sono scoraggiate dalle numerose regole e tariffe dei molteplici operatori del trasporto pubblico. Pertanto, anche i TP in Svizzera trarrebbero vantaggio dal principio «keep it simple»²⁵ del biglietto tedesco a 9 euro.

Le proposte tanto attese del settore devono ora orientarsi verso una tariffa elettronica uniforme²⁶. Si tratterebbe solo di un primo passo, che però andrebbe compiuto da tempo e che potrebbe tracciare la rotta per il lungo periodo. Se la gamma di biglietti e abbonamenti sarà adattata alla vita quotidiana dei potenziali utenti sarà possibile modificare in maniera duratura la ripartizione modale a favore dei TP.

c) Un modello virtuoso anche in futuro?

In passato il trasporto pubblico svizzero ha sempre rappresentato un modello virtuoso. Ancora oggi la Svizzera dispone di una rete efficiente e capillare, treni (relativamente) puntuali e buoni collegamenti. Tutti motivi di orgoglio per il Paese. Un'offerta del genere però ha un costo molto elevato. **Solo se i trasporti pubblici diventeranno di massa sarà possibile abbassare i prezzi. La formula è semplice: tanti utenti = prezzi bassi, pochi utenti = prezzi alti.** Il destino dei trasporti pubblici dipende quindi dal numero di persone che ne usufruiscono. Per ampliare questo bacino, il Sorvegliante dei prezzi ritiene che sia necessaria una maggiore chiarezza nell'attuale giungla di tariffe e che occorra introdurre un sistema tariffario trasparente e uniforme per tutto il Paese. La mobilità non è una questione di prestigio cantonale o regionale, e neppure di costruzione identitaria, bensì un mezzo per raggiungere un fine.

Il fatto che sia così complicato elaborare un abbonamento per chi lavora part-time o da casa la dice lunga sui problemi del settore. Il cambiamento di abitudini e i prezzi elevati del carburante permetterebbero di modificare la ripartizione modale. Eppure, sembra che il settore dei TP non sia pronto a sfruttare quest'opportunità o che tema una riduzione dei guadagni.

La legge prevede interventi regolatori solo in caso di prezzi abusivi, ad esempio se vengono conseguiti profitti particolarmente elevati. Finché il traffico a lunga distanza non realizzerà profitti in eccesso o segnerà addirittura delle perdite²⁷ (come accade al momento), la LSPr potrà fare ben poco per contrastare gli aumenti generali dei prezzi nel settore, aumenti dovuti a una lenta ripresa della domanda dopo il COVID e all'impennata del costo dell'energia.

Pertanto, il piano di misure richiesto dal Parlamento per una svolta nella ripartizione modale dovrebbe ancorarsi saldamente **alla stabilità dei prezzi e a una più agile introduzione di offerte basate sulle esigenze degli utenti**, nella consapevolezza che in questo settore ampiamente autoregolamentato e con così tanti operatori è difficile implementare soluzioni comuni secondo regole uniformi. E c'è anche un'altra grande criticità: la determinazione delle tariffe spetta ancora esclusivamente alle aziende di trasporto e, nel caso delle comunità, almeno in parte ai committenti. Sebbene il Consiglio federale e il Parlamento vogliano incrementare l'uso dei trasporti pubblici, non possono determinarne la tariffazione. Rimane da capire se il nuovo rapporto che sarà redatto dal Consiglio federale²⁸ in risposta a un postulato riuscirà a risolvere la complessa situazione attuale.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

²⁴ Cfr. (solo in tedesco) < <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html> > (visitato il 23.09.2022).

²⁵ Cfr. (solo in tedesco) < <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/9-euro-ticket-bestach-auch-durch-seine-einfachheit-18261823.html> > (visitato il 23.09.2022).

²⁶ Cfr. < <https://www.allianceswisspass.ch/it/asp/Attuale/Newsmeldung?newsid=450&searchTerm=GITA> > (visitato il 23.09.2022).

²⁷ Cfr. < <https://company.sbb.ch/it/media/servizio-stampa/comunicati-stampa/detail.html/2022/9/1509-1> > (visitato il 23.09.2022).

²⁸ Postulato 19.4199 Reynard «Per trasporti pubblici accessibili e coerenti», disponibile al link seguente: < <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20194199> > (visitato il 23.09.2022).

2 COMUNICAZIONI

2.1 Tariffe del gas: autodichiarazione

A causa del massiccio aumento dei costi d'approvvigionamento degli ultimi mesi, l'industria del gas si trova in una situazione eccezionale. Ai sensi dell'articolo 14 della Legge federale sulla sorveglianza dei prezzi (LSPr) le imprese sono tenute a consultare il Sorvegliante dei prezzi prima di aumentare le proprie tariffe. Per consentire che questo avvenga in modo rapido e senza troppi sforzi, il Sorvegliante dei prezzi ha quindi elaborato una dichiarazione spontanea che rappresenta una notevole semplificazione sia per le imprese che per il Sorvegliante dei prezzi. Se l'impresa soddisfa tutti i requisiti indicati nel documento, il Sorvegliante dei prezzi si asterrà, in linea di principio, dall'emettere una raccomandazione e ne informerà l'impresa entro un mese. L'obbligo di consultazione ai sensi dell'articolo 14 della LSPr sarà quindi soddisfatto. L'impresa e il Sorvegliante dei prezzi pubblicheranno l'autodichiarazione e la risposta del Sorvegliante dei prezzi sui rispettivi siti web.

L'autodichiarazione (in francese) è disponibile al link seguente: [Sorvegliante dei prezzi – Temi – Gas – Servizi](#)

[Véronique Pannatier]

2.2 Calcolatore del prezzo del carburante

Il 26 settembre 2022 il Consiglio degli Stati è stato il primo a dire «sì» al calcolatore dei prezzi del carburante ispirato al modello austriaco. Negli ultimi anni l'Austria ha fatto esperienze positive con questa piattaforma che mette a confronto i prezzi: le stazioni di servizio devono comunicare le variazioni in tempo reale, pubblicate poi sulla piattaforma. I clienti possono consultare in qualsiasi momento le cinque stazioni di servizio più economiche nelle loro immediate vicinanze, sfruttando e intensificando la concorrenza, come confermato dall'elevato numero di accessi.

In Svizzera, per ora, non disponiamo di strumenti analoghi. Dall'inizio della crisi e dell'impennata dei prezzi dell'energia il Sorvegliante dei prezzi si è quindi espresso a favore di un'applicazione analoga. Se anche il Consiglio nazionale, in qualità di seconda camera del Parlamento, dovesse giungere alla conclusione che una simile normativa sulla trasparenza dei prezzi debba essere introdotta anche in Svizzera, su richiesta del Parlamento «Il Consiglio federale [sarà] incaricato di creare le basi per introdurre un calcolatore online, gratuito, dei prezzi dei carburanti, del gas e dell'elettricità per i veicoli in Svizzera, sul modello del calcolatore austriaco www.spritpreisrechner.at istituito nel 2011».

Il Sorvegliante dei prezzi non ha attualmente le competenze legali per imporre la fornitura di dati in tempo reale; ciò richiederebbe una modifica della legge. Unicamente disponendo di dati digitali completi e in tempo reale i consumatori possono far funzionare la concorrenza. Rafforzando la trasparenza dei prezzi in questo modo, la Svizzera compirebbe un passo, in linea con le autorità estere, per rafforzare la concorrenza nell'interesse dei consumatori²⁹.

[Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

2.3 Primo benchmarking per le cliniche di riabilitazione

Il Sorvegliante dei prezzi ha il diritto di raccomandare ai governi cantonali le tariffe ospedaliere a carico dell'assicurazione di base. Dal 2022 è entrata in vigore la nuova struttura tariffaria ST Reha per le cliniche di riabilitazione. Pertanto, il Sorvegliante dei prezzi ha calcolato nel 2022 per la prima volta un benchmarking per le cliniche di riabilitazione. Il risultato è disponibile dalla fine di agosto. Il calcolo si basa sul modello integrato di allestimento delle tariffe sulla base della contabilità analitica per unità finali d'imputazione (ITAR-K) degli ospedali. Questi dati sono stati raccolti presso le direzioni sanitarie cantonali e in parte direttamente presso gli ospedali in conformità alla legge federale sulla sorveglianza dei prezzi. Un totale di dieci ospedali ha dovuto essere escluso a causa della qualità insufficiente dei dati o dei dati mancanti. Sulla base dei dati relativi ai costi e alle prestazioni delle restanti 67 cliniche di riabilitazione svizzere provenienti da 22 cantoni (su un totale di 23 Cantoni con cliniche di

²⁹ In [Germania](#), gli strumenti di intervento vengono attualmente rafforzati nei casi in cui la struttura del mercato è contraria alla concorrenza, ad esempio perché ci sono solo pochi fornitori sul mercato e si osservano regolarmente sviluppi paralleli dei prezzi a scapito dei consumatori. Le iniziative internazionali al riguardo si ispirano al modello delle [indagini di mercato](#) dell'Autorità britannica per la concorrenza (CMA), che da tempo utilizza con successo questo strumento.

riabilitazione), il Sorvegliante dei prezzi ha calcolato il prezzo base rilevante per il benchmarking per ogni ospedale. Il valore di benchmark nazionale è stato quindi determinato utilizzando il 20° percentile e ammonta a fr. 673 (rincaro incluso). Questo valore costituisce la base per le raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi ai governi cantonali relative alle tariffe ST Reha 2022 per l'indennizzo delle degenze ospedaliere in riabilitazione a carico dell'assicurazione sanitaria obbligatoria.

Per la medicina somatica acuta e la psichiatria, il Sorvegliante dei prezzi ha deciso di non eseguire un benchmarking 2022 a causa dei dati 2020 influenzati dal Covid-19. Per le raccomandazioni per l'anno tariffario 2022, il Sorvegliante dei prezzi utilizza il benchmarking per l'anno 2021 (dati 2019) più il rincaro. Il valore di riferimento così determinato per il 2022 è di fr. 9235 per la medicina somatica acuta (SwissDRG) e di fr. 655 per la psichiatria (Tarpsey).

[Mirjam Trüb]

2.4 Sulla base della raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi il Municipio di Fischbach-Göslikon ha deciso di ridurre la tassa annuale per il contrassegno di parcheggio da 1000 a 400 franchi

Una persona ha presentato un reclamo al Sorvegliante dei prezzi a proposito delle elevate tariffe per il contrassegno di parcheggio nel Comune di Fischbach-Göslikon, che dal 1° luglio 2019 (entrata in vigore del regolamento sulla gestione dei parcheggi) ammontano a **1000 franchi all'anno**. Ai sensi dell'articolo 14 della legge federale sulla sorveglianza dei prezzi (LSP), prima di decidere o approvare un aumento di prezzo la competente autorità legislativa o esecutiva della Confederazione, del Cantone o del Comune deve chiedere il parere del Sorvegliante dei prezzi, che può proporre la rinuncia, completa o parziale, all'aumento di prezzo oppure la riduzione di prezzi mantenuti abusivi. L'autorità menziona il parere del Sorvegliante nella sua decisione. Ove si scosti dal parere, ne deve dare motivazione.

Secondo la dottrina e la giurisprudenza prevalenti, l'autorità competente ha l'obbligo di consultare il Sorvegliante dei prezzi, ma nel caso in questione non lo ha fatto. Tuttavia, sulla base della notifica ricevuta, il Sorvegliante dei prezzi ha successivamente raccomandato al Municipio di Fischbach-Göslikon di fissare la tassa annuale per il contrassegno di parcheggio a un massimo di 400 franchi, cosa che il Municipio ha deciso il 3 ottobre 2022. L'assemblea comunale prenderà una decisione definitiva sulla riduzione delle tariffe il 23 novembre 2022.

[Manuela Leuenberger]

2.5 Il carcere di Saxerriet cerca una nuova soluzione per i prezzi del chiosco in seguito all'intervento del Sorvegliante dei prezzi

Un detenuto del carcere di Saxerriet ha scritto al Sorvegliante dei prezzi lamentandosi dei prezzi elevati praticati dal chiosco della prigione. Il Sorvegliante dei prezzi è intervenuto a nome di questo "cliente vincolato" e ha chiesto al carcere di prendere posizione. Quest'ultimo ha risposto che la struttura interna messa a disposizione dei detenuti non è gestita dal carcere di Saxerriet, bensì da una persona esterna. Il carcere di Saxerriet non guadagna nulla da queste vendite, ma è consapevole che i prezzi del chiosco, rispetto alla retribuzione dei detenuti, non sono ottimali. Una nuova soluzione è dunque allo studio.

[Manuela Leuenberger]

3 EVENTI / AVVISI

Contatti/Informazioni:

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

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

Rudolf Lanz, responsabile del Servizio giuridico e d'informazione, tel. 058 462 21 05