

Verifica del progetto GITA

Alliance SwissPass, Ufficio federale dei trasporti e Ferrovie federali svizzere

L'essenziale in breve

Il sistema tariffale per i trasporti pubblici in Svizzera, con le sue 250 imprese di trasporto e le sue 18 comunità tariffarie, è complesso. Il fatto che esistano due sistemi tariffali distinti complica la situazione. Mentre nel traffico nazionale diretto il conteggio viene effettuato subito dopo il percorrimto della tratta, nel caso delle comunità tariffarie le zone percorse vengono aggiunte. Per legge, gli offerenti hanno l'obbligo di mettere a disposizione un unico biglietto per viaggio. Ciò comporta dei calcoli complessi e una manutenzione dei sistemi molto dispendiosa. La sovranità sul sistema tariffario spetta al settore dei trasporti pubblici. È pertanto di sua competenza semplificarlo. Con il progetto relativo a una concezione di massima per un sistema tariffale integrato («Grobkonzept eines integrierten Tarifsystems», GITA), l'organizzazione di settore Alliance SwissPass (ASP) ha fatto un primo importante passo verso l'armonizzazione del sistema tariffale richiesta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ritiene che il progetto GITA sia sulla buona strada per creare una base concettuale sostenibile. Ad oggi però, il settore è ben lungi dall'attuazione di un sistema tariffale integrato. Secondo il CDF, le complicate strutture, l'assenza di un diritto dell'ASP di impartire istruzioni alle comunità e la mancanza di un incentivo finanziario per le imprese di trasporto con diritto all'indennità, rappresentano dei notevoli ostacoli.

Oltre al previsto impatto su ricavi e clienti, è necessario un obiettivo di risparmio concreto

Il CDF ha verificato se nel progetto GITA sono stati coinvolti i gruppi di interesse rilevanti. L'ASP e la direzione del progetto praticano una gestione attiva degli stakeholder. Il progetto presta particolare attenzione al coinvolgimento dei beneficiari dei servizi (in particolare Confederazione, Cantoni). Grazie al gruppo d'accompagnamento dedicato dei beneficiari («Besteller»), questo gruppo di interesse può far valere la sua giustificata influenza quale principale sostenitore del settore dei trasporti pubblici. Il piano elaborato, orientato a una futura tariffa elettronica, è ampiamente supportato e intende rispondere alle sfide della digitalizzazione.

Poiché il progetto GITA al momento della verifica non era ancora concluso, il CDF non può esprimersi sul documento relativo alla concezione di massima, è tuttavia critico per quanto concerne la fase di attuazione. L'impatto sull'allocazione dei ricavi sarà visibile solo nella fase di realizzazione e l'opposizione, finora quasi inesistente, può ancora formarsi. Inoltre, grazie alla copertura dei costi da parte di Confederazione e Cantoni, le imprese di trasporto con diritto all'indennità non si sentono in dovere di sottoporsi a eventuali cambiamenti. Il CDF raccomanda all'ASP di elaborare un obiettivo di risparmio concreto per la fase di attuazione di GITA. Grazie a questa misura, si rafforzano l'impegno e la concretizzazione di introdurre un sistema tariffale integrato.

Il problema della governance si estende fino al livello operativo

Il Consiglio strategico, l'organo direttivo dell'ASP e organo decisionale per il progetto GITA, non dispone della competenza di imporre prescrizioni alle comunità regionali. Il CDF ritiene che questo sia un elemento mancante essenziale per l'attuazione del nuovo modello tariffale.

In risposta al postulato Reynard¹, l'UFT ha avviato l'elaborazione di adeguamenti a livello legislativo nonché dell'intera governance. Di conseguenza, il CDF rinuncia a formulare una raccomandazione al riguardo.

Tuttavia non può essere differito il chiarimento dei diritti di intervento sui canali di distribuzione degli utenti collegati alla piattaforma informatica NOVA da parte dell'ASP e delle FFS, che gestiscono la piattaforma per conto dell'ASP. L'ASP nonché le FFS, titolari del mandato di gestione, in tal modo si espongono a maggiori rischi per la sicurezza. Il CDF raccomanda all'ASP, di garantire l'indispensabile diritto di impartire istruzioni mediante una governance trasversale.

Verifica successiva delle raccomandazioni: manca un piano di gestione completo delle autorizzazioni

Il CDF ha esaminato anche l'attuazione di quattro raccomandazioni rivolte alle FFS nel 2019². Secondo la valutazione del CDF, la raccomandazione per un piano di gestione uniforme delle autorizzazioni non è stata ancora pienamente soddisfatta. Le FFS hanno creato un sistema di controllo interno per NOVA adempiendo, in senso stretto, tale raccomandazione. Tuttavia, quale proprietaria della piattaforma, l'ASP deve integrare meglio tale sistema nei processi aziendali.

Dopo la verifica di NOVA da parte del CDF, la piattaforma è stata sottoposta ad altri audit da parte di terzi. Il CDF constata che le lacune individuate per quanto concerne la gestione della continuità operativa e dei ciber-rischi, richiedono un ulteriore intervento da parte dell'ASP quale proprietaria di NOVA.

Testo originale in tedesco

¹ 19.4199 – Per trasporti pubblici accessibili e coerenti, depositato il 26.9.2019

² «Piattaforma informatica NOVA per i trasporti pubblici» (n. della verifica 19231), disponibile sul sito Internet del CDF (www.cdf.admin.ch).