

Mandato negoziale con l'UE: parere del SEV nell'ambito della procedura di consultazione

Il SEV si impegna a favore di condizioni di lavoro eque e standard sociali avanzati nel settore dei trasporti pubblici (tp). Da sempre i treni uniscono le persone e le società, superano i confini. Il nostro obiettivo è un sistema di trasporti pubblici affidabile, efficiente e funzionante sia in Svizzera che in tutta Europa.

Il SEV è per l'Europa, ma non a qualsiasi prezzo!

Il SEV riconosce che i rapporti con l'UE sono di fondamentale importanza per la Svizzera, da un punto di vista sia economico che politico. Relazioni di qualità, stabili e amichevoli con l'UE sono indispensabili per una Svizzera prospera. Il SEV sostiene quindi anche la via bilaterale. Anche nel trasporto ferroviario, una stretta collaborazione con l'UE è importante e va a vantaggio della Svizzera, non solo per i collegamenti transfrontalieri. Il riconoscimento reciproco delle ammissioni, un sistema paneuropeo di controllo dei treni (ECTS) e di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) o la piena adesione all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) sono importanti per il sistema ferroviario, le imprese di trasporto ferroviario (ITF) e l'industria ferroviaria in Svizzera. Il SEV accoglie quindi con favore una stretta cooperazione con l'UE e non respinge in linea di principio le trattative sui trasporti terrestri. Il SEV ritiene corretto sviluppare il trasporto viaggiatori internazionale su rotaia e migliorare l'offerta complessiva di trasporti internazionali.

L'obiettivo della collaborazione con l'UE deve essere quello di preservare e migliorare il sistema ferroviario svizzero. Una collaborazione è quindi sensata soprattutto se ne possono trarre vantaggi la Svizzera, il sistema di trasporti pubblici svizzero e, in ultima analisi, i viaggiatori. Occorre inoltre garantire che la collaborazione con l'UE non comporti un peggioramento delle condizioni di lavoro e non metta a repentaglio la qualità e le conquiste del sistema ferroviario svizzero.

L'«apertura controllata» non garantisce una protezione efficace e inattaccabile del sistema di trasporti pubblici

Se è pur vero che, per salvaguardare elementi centrali del sistema ferroviario svizzero, il piano di attuazione di un'«apertura controllata» intende sancire in un complemento all'Accordo la priorità del traffico viaggiatori cadenzato, l'integrazione delle tariffe nel Servizio diretto nazionale e l'obbligo di autorizzazione e concessione quali limitazioni del libero accesso al mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia, nemmeno limitando in questo modo l'accesso al mercato del trasporto viaggiatori internazionale su rotaia si possono escludere conseguenze negative di vasta portata per il sistema di trasporti pubblici in Svizzera nel suo complesso. In particolare, non è possibile superare l'incompatibilità di principio tra i sistemi ferroviari della Svizzera e dell'UE. Riteniamo che l'apertura del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia comporti rischi imprevedibili.

- Erosione della cooperazione anche nel trasporto nazionale e inasprimento dei conflitti tra le tracce
Un'apertura, anche limitata, del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia comporterebbe un cambiamento di paradigma. Questo passo significherebbe un cambiamento irreversibile di rotta nel sistema di trasporti pubblici in Svizzera e nei rapporti con l'UE. L'apertura del mercato consentirebbe al regime di concorrenza dell'UE di accedere al sistema integrato di trasporti pubblici in Svizzera, attualmente basato sulla cooperazione. Di conseguenza, a lungo termine, il sistema dei trasporti pubblici svizzero sarà indebolito.
- Sistema integrato di trasporti pubblici minacciato dal cabotaggio
Con l'apertura del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia, il cabotaggio da parte di imprese di trasporto ferroviario estere sarebbe autorizzato anche nel trasporto ferroviario nazionale, creando una situazione di concorrenza anche nel trasporto nazionale. La «corsa ai passeggeri» sulle linee più redditizie nazionali e internazionali del trasporto di viaggiatori su lunghe distanze limiterebbe le possibilità di guadagno delle imprese di trasporto ferroviario svizzere nel traffico a lunga percorrenza e ne pregiudicherebbe l'indipendenza economica.
- Dumping dei prezzi nonostante l'integrazione delle tariffe
Sebbene il piano di attuazione preveda di prescrivere l'integrazione delle tariffe nel Servizio diretto nazionale per poter accedere al mercato del trasporto viaggiatori internazionale su rotaia, nel caso in cui i viaggiatori siano trasportati all'interno della Svizzera, la facoltà di determinare i prezzi va lasciata alle ITF. Pertanto, nonostante l'integrazione delle tariffe nel Servizio diretto nazionale, un'apertura del mercato non impedirebbe di minare il sistema tariffario con un dumping dei prezzi.

- Dumping salariale nonostante l'obbligo di autorizzazione e di concessione

L'apertura del mercato favorisce il dumping salariale, in primo luogo perché le attività delle imprese di trasporto ferroviario non sono disciplinate dalla legge sui lavoratori distaccati, in secondo luogo perché non è chiaro cosa si intenda per «condizioni di lavoro in uso nel settore». Gli attuali meccanismi di protezione relativi alla libera circolazione delle persone, le cosiddette misure di accompagnamento, non sono applicabili al settore dei trasporti pubblici. Non esistono disposizioni di legge che obblighino le ITF estere presenti nell'IPV a rispettare le condizioni di lavoro basate sui CCL esistenti con le ITF svizzere. Anche se l'UFT propone di sorvegliare in futuro le condizioni di lavoro attraverso audit e controlli in azienda e di coinvolgere i sindacati nel sistema di controllo, in analogia alle commissioni tripartite, resta aperta la questione di come tutelare concretamente le condizioni di lavoro del personale dei trasporti.

- Incertezza del diritto

Le limitazioni riservate del libero accesso al mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia – quali la priorità del sistema cadenzato, l'integrazione delle tariffe nel Servizio diretto nazionale e l'obbligo di autorizzazione e concessione – che dovrebbero tutelare efficacemente il sistema ferroviario svizzero, creano incertezza a livello giuridico, giacché non è ancora chiaro come debbano essere attuate e la loro formulazione è imprecisa, il che lascia del margine di interpretazione. La prevista apertura del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia comporta inevitabilmente conflitti nell'allocazione delle tracce, poiché le capacità disponibili sono già oggi insufficienti. Ulteriori mire sulle tracce più attrattive aumenterebbero quindi il rischio di ricorsi. Il piano di attuazione dell'UFT poggia quindi su illusioni, sul presupposto che non siano disponibili tracce attrattive per collegamenti ferroviari autonomi nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia e che eventuali ricorsi ricadrebbero sotto il diritto svizzero. Su questo punto l'UFT non è finora riuscito a creare certezza.

- Modello di cooperazione sotto pressione

Anche se convince per i suoi vantaggi, l'apertura del mercato indebolirebbe notevolmente il modello di cooperazione. Essendo in gran parte integrati nell'orario cadenzato, i collegamenti offerti in cooperazione uniscono i vantaggi dei sistemi nazionali ai traffici internazionali. Ciò rende possibili collegamenti migliori, più attrattivi e più veloci. Inoltre, il modello di cooperazione aumenta l'occupazione dei treni e quindi la loro redditività, evita un'ulteriore riduzione della capacità delle tracce e riduce il fabbisogno di investimenti in materiale rotabile per le imprese di trasporto.

- I regimi UE di aiuti di Stato mettono a repentaglio gli strumenti finanziari esistenti

Con il recepimento dei regimi di aiuti di Stato dell'UE, probabilmente non sarebbero più consentiti i mutui di tesoreria della Confederazione, l'esenzione dall'imposta federale e il conteggio interno o sovvenzionamento trasversale tra settori per le imprese di trasporto ferroviario nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia. Questa modifica delle condizioni quadro legali avrebbe gravi implicazioni per le FFS. Inoltre, sussiste il rischio che l'UE o un'impresa di trasporto straniera adducano a un certo punto che l'assegnazione diretta di offerte praticata in Svizzera apporti al partner di cooperazione nell'UE un vantaggio competitivo ingiustificato. Lo stesso vale a maggior ragione per le attività di SBB GmbH nel Baden-Württemberg in quanto gestore di linee regionali.

Conclusione:

per il SEV il sistema ferroviario svizzero non è negoziabile. Il sistema integrato di trasporti pubblici è troppo importante, sotto il profilo sia sociale che economico. Il sistema di trasporti pubblici è un elemento centrale del servizio pubblico. Ogni giorno milioni di persone utilizzano i mezzi pubblici per recarsi al lavoro, fare acquisti o svagarsi nel tempo libero. Allo stesso tempo, enormi quantità di merci vengono trasportate su rotaia in maniera vantaggiosa e rispettosa dell'ambiente. I nostri vicini ci invidiano questo sistema funzionante e vincente: l'intera Europa guarda con ammirazione ai trasporti pubblici della Svizzera. Persone e merci giungono a destinazione in modo affidabile, puntuale ed ecologico. Non possiamo che esserne fieri. Non c'è dunque alcun motivo di rimettere in discussione questo sistema, nemmeno in occasione di negoziati con l'Unione europea. Il SEV ritiene pertanto inaccettabile che la Svizzera utilizzi l'apertura del mercato nel trasporto viaggiatori internazionale su rotaia come oggetto di trattative per ottenere concessioni da parte dell'UE in altri settori. Il rischio negoziale è eccessivo. I trasporti pubblici in Svizzera sono esemplari e tali devono rimanere, anche nel contesto europeo.