

Ferrovia: la nuova concessione è (di buon auspicio per il traffico a lunga distanza)

12.06.2018

A colpo d'occhio

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha accordato una concessione per il traffico a lunga distanza alle FFS ma anche alla BLS a partire dalla fine del 2019. La decisione è promettente: se applicato nella maniera giusta, un modello multi-imprese ferroviarie può essere vantaggioso sia per i clienti che per la collettività. Ciò nonostante l'UFT non ha ancora definito un obiettivo preciso.

L'UFT ha comunicato già a metà aprile la sua decisione provvisoria. Dopo la consultazione presso gli attori interessati, L'Ufficio ha confermato che le FFS gestiranno la rete degli Intercity e gran parte della rete di base almeno fino al 2029. Una concessione per le linee Berna-Bienne e Berna-Burgdorf-Olten verrà data alla BLS. Inoltre l'UFT prescriverà un margine operativo massimo dell'8% sul traffico a lunga percorrenza. Gli eventuali benefici supplementari saranno prelevati attraverso il contributo di copertura nel prezzo delle tracce per finanziarie l'infrastruttura ferroviaria.

La concorrenza come motore dell'efficienza e dell'innovazione

Secondo gli ambienti economici, il debutto della BLS nel traffico a lunga distanza è un segnale positivo. Rispetto a un monopolio puro, una struttura di mercato con più offerenti presenta dei vantaggi considerevoli, anche se si tratta solo di una concorrenza coordinata in un singolo mercato. Quest'ultima obbliga le imprese ferroviarie a un costante confronto *inter pares* per mantenere e migliorare la qualità sulle tratte per le quali esse possiedono una concessione: le prestazioni sono adatte alla domanda e sono attrattive? Quali innovazioni si aspettano i clienti? Allo stesso modo una concorrenza minima obbliga gli offerenti a rinforzare la loro disciplina in materia di costi. Così il tasso di autofinanziamento della ferrovia potrà essere migliorato, senza che i prezzi dei biglietti subiscano un aumento.

Un sistema ferroviario affidabile e di qualità fa parte dei fattori di successo della Svizzera e contribuisce a rendere la nostra piazza economica più attrattiva. L'apertura del traffico a lunga distanza può contribuire a ridurre in futuro la fattura dei clienti e dei contribuenti.

Pianificare fin da subito il prossimo periodo di concessione

Malgrado il suo orientamento positivo, la decisione lascia l'amaro in bocca. Ci si domanda infatti se la prescrizione di un margine operativo massimo produrrà l'effetto desiderato o se creerà soltanto un nuovo incentivo inopportuno. In generale, l'UFT ha avviato tardi una procedura d'appalto – troppo tardi per giungere a un risultato economicamente ottimale. Le compagnie ferroviarie interessate si sono trovate di fronte a un orizzonte di pianificazione insufficiente e a una certezza del diritto limitata. Nell'interesse dell'intero sistema, è importante però pensare fin da subito al prossimo periodo di concessione: per far sì che dei concetti ben ponderati possano essere messi in pratica dopo il 2029, è necessario che un concetto definitivo che consideri le particolarità di un mercato della mobilità a forte intensità di capitale, sia pronto al più tardi nel 2025. Sapendo che la situazione è complessa e che il tema solleva ancora diverse domande critiche, i preparativi devono iniziare il più presto possibile.



Lukas Federer

Responsabile del Dipartimento Energia, Ambiente, Infrastrutture e Digitale, membro della direzione allargata

© economiesuisse | www.economiesuisse.ch