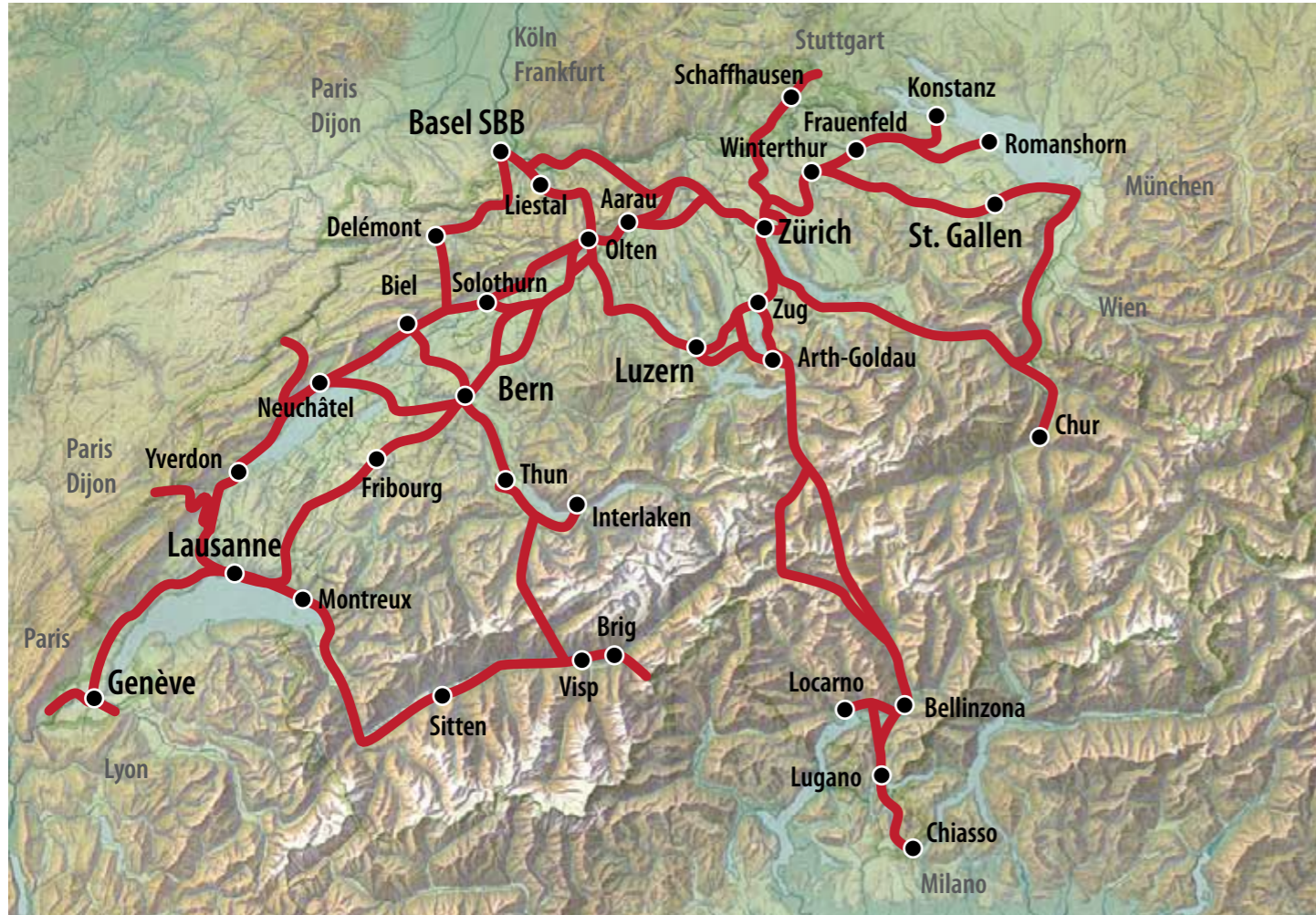


Rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza

Possibili conseguenze del rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza da parte dell'UFT. Ottimizzazione oppure sgretolamento del traffico ferroviario svizzero? Un'analisi. *Équipe del VSLF "Concessioni traffico a lunga distanza", sotto la direzione di Felix Traber*



Fonte: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr (FV) UFT

Ad un primo sguardo, il rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga distanza sembrerebbe essere una questione puramente amministrativa. Osservando con più attenzione ci si accorge però di quante difficoltà esso può causare: banchine troppo corte, impiego improduttivo del personale, difficoltà nella manutenzione dei veicoli e grandi problemi nella risoluzione delle perturbazioni ferroviarie. Soltanto una pianificazione integrale che si estenda oltre i margini delle singole imprese di trasporto ferroviario potrebbe evitare di trovarsi in futuro nelle insostenibili condizioni in cui versano i paesi in cui il traffico ferroviario è stato completamente liberalizzato.

Le conseguenze più importanti Banchine troppo corte

Sul piano operativo, la tratta a lunga distanza Coira – Pfäffikon SZ – Zurigo HB – Burgdorf – Berna che come InterRegio ne-

cessita di un Flirt della SOB, rappresenta una grande sfida. Questo comincia con le banchine troppo corte o critiche presso le stazioni di Berna (a dipendenza della configurazione dei binari), Burgdorf, ev. Langenthal, Siebnen-Wangen e Walenstadt. In queste località è necessario prendere dei provvedimenti per l'impiego di treni lunghi 375m (Flirt SOB: 150m + 150m + 75m / 936 posti a sedere), come per esempio:

- Adattamenti strutturali delle infrastrutture
 - Ulteriore aggiunta/diminuzione di vagoni per convoglio
 - Impiego di treni più corti con conseguente mancanza di posti a sedere
 - Introduzione di treni aggiuntivi per decongestionare i collegamenti InterRegio SOB
 - Puntuale chiusura di parti del treno
 - Soppressione di fermate commerciali
- Tutti questi provvedimenti implicano costi legati all'infrastruttura o al personale.

Per evitare gli effetti negativi e decongestionare i treni interessati si potrebbero aumentare i collegamenti, ma una doppia gestione dei treni è tutt'altro che produttiva, oltre al fatto che un'eventuale soppressione di fermate di solito è accolta molto male dal pubblico.

Impiego improduttivo e non flessibile del personale

La gestione dei treni su tratte a lunga distanza, sia sotto forma di collaborazione come quella prevista dalla SOB con i treni InterRegio, sia come per la BLS con una propria concessione per il traffico a lunga distanza, implica in generale una diminuzione della produttività nell'impiego del personale:

Andranno perse le catene di prestazioni necessarie per una ripartizione produttiva dei servizi. I costi di produzione aumentano, perché diminuisce la flessibilità nella pianificazione dei turni di servizio.

- Nelle nuove imprese attive nel traffico a lunga distanza, come ad esempio il deposito FFS di Berna, Basilea o Bellinzona, l'integrazione di turni del mattino e della sera causa un'interruzione della catena di prestazioni, in quanto presuppone un impiego misto del personale. Questo rende estremamente più difficile, se non addirittura impedisce, la creazione di un sistema produttivo di turnazione del personale, soprattutto per la ITF che deve rilevare i turni del mattino e della sera.

- La collaborazione tra le FFS e la SOB, così come un'eventuale concessione alla BLS per il traffico a lunga distanza, implicano una nuova specializzazione per i macchinisti delle FFS. Le specializzazioni diminuiscono la flessibilità e la produttività nell'impiego del personale.

- I collaboratori perderanno le conoscenze e le competenze acquisite finora, mentre il personale delle nuove imprese in servizio dovrà acquisirle.

- La possibile crescita della SOB e della BLS nel traffico a lunga distanza, anche dal punto di vista geografico, rende difficile per queste imprese l'impiego produttivo del personale.

- Difficoltà nella gestione operativa delle perturbazioni

- Per risolvere in modo rapido e produttivo i guasti ai veicoli e all'infrastruttura, sono necessarie grande flessibilità e ampie competenze sulle possibilità d'impiego di tutte le persone coinvolte:

- Avvengono regolarmente situazioni in cui un veicolo viene messo fuori servizio a causa di un imprevisto, e questo implica la necessità di disporre di riserve (di materiale e di personale).

- Un'interruzione di tratta, pianificata o imprevista, diventa velocemente di difficile gestione per quanto riguarda il personale e il tempo.

- L'impiego flessibile dei macchinisti diventa difficile e limitato, con conseguenze sulla puntualità e l'affidabilità del servizio, e quindi sui clienti.

- In caso di eventi gravi, l'assistenza e la sostituzione dei macchinisti richiederebbe più tempo e sarebbe più onerosa in quanto implicherebbe delle duplicazioni ingiustificate.

Limitazioni nella produzione

Il collegamento dei treni da Coira a Berna via Zurigo HB ottimizza teoricamente la circolazione dei veicoli grazie ad uno stazionamento più breve alla stazione centrale di Zurigo:

- A causa dell'utilizzo di Flirt SOB ad un piano, sono disponibili meno posti a sedere. La conseguenza è l'aggiunta di due o tre veicoli, ciò che però relativizza il risparmio.

- Attualmente sulla linea IR Zurigo – Olten – Burgdorf – Berna vengono cambiati più volte al giorno i convogli a seconda della potenza di trazione necessaria. Se questa flessibilità venisse a mancare, potrebbero aumentare i costi, soprattutto se si tratta di aggiungere o di togliere del materiale rotabile necessario altrove.

- Un'ulteriore aggiunta/diminuzione di unità riduce la produttività del personale di locomotiva.

- La gestione del traffico a lunga distanza da parte della SOB o della BLS diminuirebbe considerevolmente i treni/km prodotti dalle FFS. Questo significa che per il gruppo FFS si svilupperebbero costi fissi più alti, che potrebbero anche rendere necessaria una riduzione dei servizi centrali.

Conseguenze per l'esercizio e il personale

La suddivisione dei servizi di traffico a lunga distanza porterebbe in generale a un calo della produttività e della flessibilità nell'impiego del personale. Al contrario di quanto suppongono diversi politici, i costi complessivi del sistema ferroviario aumenterebbero. Neanche una collaborazione, come prevista con la SOB, allevierebbe il problema, perché probabilmente causerebbe una perdita di conoscenze su diverse tratte del traffico viaggiatori, cosa particolarmente negativa in caso di perturbazioni o per i sempre più frequenti trasporti in occasione di grandi eventi. È possibile ridurre o evitare gli effetti negativi, ma bisognerebbe impiegare il personale di locomotiva al completo e quindi, in caso di collaborazione (per esempio FFS – SOB), sarebbero necessari l'impiego misto del personale di locomotiva e un investimento nella formazione.

Mantenimento

L'aggiunta, per esempio, di veicoli SOB agli attuali centri di manutenzione, sarebbe complesso. Un piano di circolazione produttivo sarebbe ambizioso e raramente lo si potrebbe adottare così come pianificato a causa dei guasti di esercizio o ai veicoli. Qual è la procedura quando all'improvviso un veicolo dev'essere messo fuori servizio e sostituito? È una situazione frequente che richiede la disponibilità di riserve (di materiale e di personale). I punti di collegamento con la SOB a Lucerna, Arth Goldau e Pfäffikon SZ non sono posizionati in modo ideale per poter portare un veicolo difettoso ad uno dei centri di manutenzione della SOB. La mancanza delle necessarie competenze sui veicoli del personale di locomotiva aggraverebbe inoltre la situazione. Questo, almeno dal nostro punto di vista, renderebbe la situazione ancora più difficile soprattutto dal punto di vista del servizio, anche per quanto riguarda

le assegnazioni dei binari e l'impiego del personale. Anche la BLS, nel caso dovesse ottenere la concessione per il traffico a lunga distanza, si scontrerebbe con queste difficoltà. Con tre diversi attori, la gestione delle riserve diventerebbe ancora più improduttiva.

La chiusura delle tratte rappresenterebbe una sfida sempre più complessa. Se, per esempio, la BLS ottenesse la concessione per la linea Berna – Burgdorf – Olten, la maggior parte del personale di locomotiva di FFS traffico passeggeri perderebbe le conoscenze di tratta sulla linea principale Berna – Olten, come pure sulla deviazione via Zollikofen. Questo si ripercuoterebbe a breve/medio termine su ogni chiusura di tratta della nuova linea ferroviaria, causando spese supplementari e la diminuzione della produttività, se non addirittura la soppressione di treni.

Conseguenze per l'impiego del personale di locomotiva

La cooperazione tra le FFS e la SOB, come pure l'acquisizione da parte della BLS di gran parte dei servizi di traffico a lunga distanza, comporterebbero un'ulteriore specializzazione per i macchinisti delle FFS. Le specializzazioni limitano la flessibilità e non permettono un impiego produttivo del personale, non solo in caso di anomalie e di lavori di ristrutturazione, ma anche in normali condizioni di esercizio. Molto probabilmente il personale di diversi depositi perderà molte conoscenze delle linee, poiché i treni delle FFS verranno rimossi in seguito all'acquisizione di servizi ferroviari da parte della SOB. Si può contare sul fatto che anche la BLS gestirà servizi ferroviari su lunga tratta, ampliando quindi questo effetto ed estendendolo ad altre regioni. Ciò causerebbe anche la perdita delle competenze sui veicoli acquisite finora dai collaboratori, limitando l'esercizio ma anche influenzando negativamente sulla motivazione e sulla lealtà del personale e rendendo l'attività meno attrattiva. Trovare nuovo personale qualificato per le FFS diventerà sempre più difficile.

D'altra parte, l'aumento delle linee potrebbe rendere la SOB e la BLS dei datori di lavoro più interessanti. Ma bisogna comunque aspettarsi che la perdita generale di produttività nella pianificazione dei turni di servizio comporterà delle misure di risparmio che colpiranno i macchinisti. Soluzioni

L'attuale situazione è in gran parte condizionata dall'esterno. Per noi, quale partner sociale, è importante che si cerchino delle soluzioni che considerino l'intero sistema nella sua situazione attuale. Dal nostro punto di vista, i prossimi passi da compiere e la pianificazione dei servizi di traffico a lunga percorrenza devono quindi essere

Definizione di traffico a lunga distanza

In Svizzera il traffico a lunga distanza è costituito da una rete di linee nazionali definita dalla concessione per il traffico a lunga distanza in termini di offerta minima, che comprende le categorie di treno InterCity ed Eurocity (IC, ICN, EC), Inter-Regio (IR) e in parte RegioExpress (RE). Attualmente la rete del traffico a lunga distanza è gestita dalle FFS. La relativa concessione, rilasciata nel 1999 e rinnovata nel 2007, è stata adeguata a seguito dei progetti di ampliamento delle ferrovie (Ferrovie 2000, gallerie di base del Lötschberg e del San Gottardo) e delle modifiche dell'orario ufficiale.

A differenza del traffico regionale viaggiatori (TRV), le linee del traffico a lunga distanza non sono oggetto di ordinazione da parte della Confederazione; le FFS devono gestire queste linee, che presentano gradi di utilizzo e ricavi finanziari diversi, nel loro complesso in modo finanziariamente autonomo. Negli ultimi anni, gli utili del traffico a lunga distanza (intera rete) erano nell'ordine di decine fin oltre il centinaio di milioni di franchi all'anno.

Come viene rinnovata la concessione per il traffico a lunga distanza

Alla fine del 2017 scadrà la maggior parte dell'attuale concessione per il traffico a lunga distanza. Secondo l'ordinanza della legge sul trasporto dei viaggiatori, le imprese ferroviarie interessate possono inoltrare all'UFT domanda per la concessione entro inizio settembre. L'UFT ha elaborato una definizione di traffico a lunga distanza nella guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza" sulla base di criteri tratti dal Progetto territoriale Svizzera.

Le FFS gestiscono dal 2004 l'intero traffico a lunga distanza in Svizzera. In quell'anno infatti ripresero anche le linee a lunga distanza della BLS, lasciandole in cambio la gestione dell'intera rete suburbana di Berna (traffico regionale). La gestione del traffico a lunga distanza ha portato alle FFS utili annui per un centinaio di milioni di franchi.

L'attuale concessione delle FFS per il traffico a lunga distanza (concessione n. 584) scadrà per la maggior parte delle linee in concomitanza con il cambio d'orario 2017. Sono escluse soltanto quattro linee lungo l'arco giurassiano, per le quali le FFS hanno dovuto acquistare materiale rotabile speciale (treni ad assetto variabile) e dove la concessione pertanto resterà in vigore fino a dicembre 2019. È quindi giunto il momento di rinnovare la concessione per la maggior parte delle linee di traffico a lunga distanza. Per la decisione ci si baserà sulla legge sul trasporto di viaggiatori e sulla relativa ordinanza, secondo la quale la Confederazione detiene il diritto esclusivo al trasporto regolare e professionale di viaggiatori. La Confederazione può cedere il diritto per le singole linee a delle imprese di trasporto. Per quanto riguarda la concessione, la legge sul trasporto di viaggiatori non distingue il traffico a lunga distanza dal traffico regionale ed è formulata in modo aperto riguardo al gestore. Ogni impresa idonea può inoltrare richiesta per la gestione di linee.

Rinnovo della concessione e guida per il traffico a lunga distanza

Mancando finora una definizione della rete di traffico a lunga distanza e in vista dello scadere della relativa concessione, nel 2015 l'UFT ha avviato dei lavori preliminari volti a formulare tale definizione, assicurare il coordinamento con l'ampliamento della rete ferroviaria e migliorare ulteriormente l'offerta alla clientela. A questo scopo, nel 2016 l'UFT ha quindi elaborato la guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza", in cui si propone per la prima volta una definizione di questo tipo di traffico sulla base di criteri tratti dal Progetto territoriale Svizzera. Le ferrovie sono state costantemente informate riguardo all'elaborazione e ai contenuti della guida sul traffico a lunga distanza. Nel febbraio 2017 la guida è stata sottoposta ai Cantoni per consultazione.

Parallelamente, l'imminente scadere delle concessioni ha portato a un concorso di idee: le FFS, la BLS e la SOB hanno

presentato all'UFT concetti per la gestione futura del traffico a lunga distanza, rispettivamente di reti parziali o di linee. I punti fondamentali di questi concetti sono un'offerta per i clienti ancora maggiore, la redditività e i criteri di qualità.

Nell'autunno 2016 l'UFT ha avviato e moderato delle negoziazioni fra le tre imprese ferroviarie concorrenti FFS, BLS e SOB, con lo scopo di raggiungere un'assegnazione consensuale della concessione basata sul partenariato. A metà febbraio del 2017, dopo numerosi workshop e incontri di conciliazione, è stato necessario interrompere le negoziazioni a causa di insormontabili divergenze. Per decidere il futuro dell'offerta del traffico a lunga distanza si seguirà quindi la procedura ordinaria di concessione, nella quale l'UFT svolge il ruolo di autorità di concessione indipendente.

Procedimento dell'UFT nell'autunno 2017 Secondo l'ordinanza sul trasporto di viaggiatori, le imprese ferroviarie possono inoltrare domanda di concessione fino a tre mesi prima della messa in servizio, quindi entro il 9 settembre 2017. L'UFT esaminerà in dettaglio le domande inoltrate, sulla base della legge sul trasporto di viaggiatori e della relativa ordinanza. Per la valutazione si terrà conto anche della nuova guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza". La decisione in merito alla concessione dovrà essere emanata entro il cambio d'orario di dicembre 2017. I Cantoni verranno consultati. Le scadenze sono serrate e la procedura complessa. Un eventuale cambio di gestione su alcune linee avverrà progressivamente nel corso dei prossimi anni.

Link: Guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza"
https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsatzte-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grundsatzte_C3A4tze_Fernverkehr_V2.pdf

decisi partendo da una visione globale della situazione.

Finanziariamente, una pianificazione integrale nel traffico a lunga distanza e nel traffico regionale sarebbe auspicabile, coinvolgendo tutte le imprese ferroviarie, comprese le filiali.

Soltanto un impiego elastico del personale nel traffico a lunga percorrenza e nel traffico regionale permette una pianificazione produttiva dei servizi. Inoltre bisogna considerare i futuri cambiamenti di esercizio, come per esempio la quarta tappa di realizzazione della S-Bahn di Zurigo con le modifiche FFS V – Turbo, l'entrata in servizio della CEVA, il riassetto del traffico regionale nella regione di Friburgo e la messa in servizio della linea Stabio – Varese (I).

L'interruzione di Rastatt (D) ha ampiamente evidenziato questa problematica nell'ambito Cargo, causando spese supplementari e rendendo necessari diversi adattamenti anche nel traffico passeggeri. La flessibilità e l'impiego dei macchinisti sono in ogni caso fattori essenziali per un esercizio ferroviario sicuro, produttivo e affidabile.

Valutazione e attuale situazione dal punto di vista del VSLF

Sembra che l'UFT sia rimasto sorpreso dall'interesse espresso dalla SOB e dalla BLS a gestire linee di traffico a lunga distanza. Fino ad oggi la distinzione dei ruoli tra le imprese ferroviarie era chiara, perciò non era importante che le scadenze riguardo alle domande e al rilascio delle concessioni fissate nella legge sul trasporto dei viaggiatori fossero tanto brevi. Le necessarie basi legali erano infatti presenti. Anche la guida "Principi e criteri per il traffico a lunga distanza", redatta in tutta fretta, lascia presupporre che la Confe-

derazione e i politici siano stati colti alla sprovvista dal "concorso" che loro stessi hanno provocato. È molto positivo che il traffico a lunga distanza e i suoi servizi siano stati chiaramente definiti in una guida, sia per i gestori, sia per i clienti. Ciononostante, per le persone esterne i criteri con cui vengono rilasciate le concessioni non sono né trasparenti né verificabili.

Se la Confederazione intende favorire la competizione tra le tre grandi imprese ferroviarie svizzere, le quali, per inciso, sono di proprietà pubblica, sarebbe sensato adattare alla realtà le scadenze per l'inoltro delle domande e per il rilascio delle concessioni fissate dall'ordinanza della legge sul trasporto di viaggiatori. L'attuale ordinanza in realtà prevede che la presa a carico delle linee di traffico a lunga distanza possa avvenire anche progressivamente, soltanto che non sarebbe trasparente o opportuna per la sicurezza della pianificazione. Inoltre l'ammortizzazione degli investimenti necessari risulterebbe più difficile. Considerando il tempo necessario per un eventuale acquisto di veicoli, l'allestimento di centri di manutenzione e di servizio per l'esercizio della flotta e la sfida riguardo l'impiego del personale, bisognerebbe prevedere almeno 8 anni di tempo prima dell'entrata in vigore della concessione. L'attuale scaglionamento, incluse le possibili controversie, implica invece insicurezze a lungo termine per tutte le parti interessate, in particolare per il personale potenzialmente coinvolto.

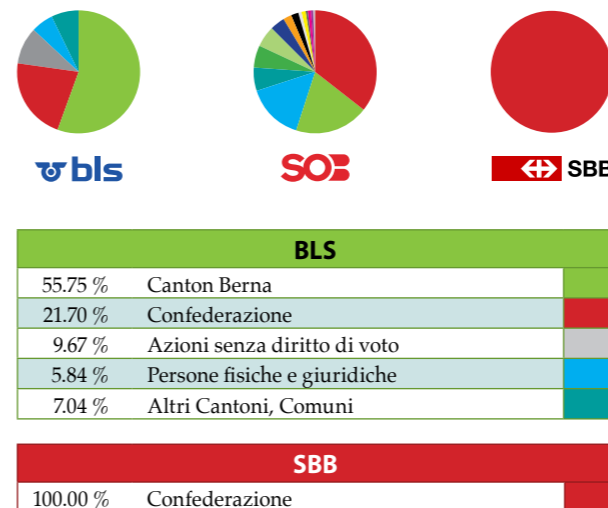
Dati i contrasti, in parte duri e aggressivi, riguardo alle concessioni per il traffico a lunga distanza, in futuro probabilmente si faranno avanti anche dei concorrenti esteri. Questo comporterà evidentemente la fine del sistema ferroviario svizzero che tutti noi conosciamo.

Sarebbe inoltre interessante sapere come l'UFT reagirebbe se nessuno concorresse per alcune linee. È quindi urgente rivedere le attuali basi legali e il procedimento dell'UFT/DATEC. Una soluzione che integri tutte le parti rispecchierebbe al meglio le diverse situazioni regionali, anche se forse di primo acchito non sembrerebbe così.

Come si è giunti a questa situazione?

Negli ultimi anni è aumentata la pressione economica sulle imprese ferroviarie. Per le imprese più piccole che gestiscono un'infrastruttura, i costi amministrativi sono alti in relazione all'organico di base, per cui si prendono in considerazione degli ampliamenti o delle fusioni con altre imprese ferroviarie. La SOB, in particolare, ha attualmente una dimensione critica. In tutte le imprese ferroviarie al momento sono inoltre in atto o in previsione rinnovamenti importanti del parco veicoli e la tendenza attuale è quella di utilizzare soltanto elettrotreni per il traffico passeggeri. Tutto questo comporta esigenze diverse per la manutenzione del materiale rotabile e, quindi, grandi investimenti anche in questo ambito. È comprensibile che la BLS e la SOB aspirino ad aumentare le proprie linee di traffico a lunga distanza, tanto più che le imprese ferroviarie sono di proprietà pubblica e non privata e quindi potrebbero investire senza particolari problemi. È vantaggiosa anche la situazione propizia del mercato dei capitali. Con un aumento nel traffico a lunga distanza, l'infrastruttura e i centri di manutenzione e di servizio verrebbero sfruttati maggiormente e quindi le spese generali si ridurrebbero percentualmente, migliorando il rapporto costi/benefici e, in caso di gestione efficace, realizzando addirittura un utile con il quale si potrebbe nuovamente investire. In

Riassunto dei proprietari in proporzione:



SOB	
35.83 %	Confederazione
19.17 %	Canton San Gallo
15.14 %	Azionisti privati
6.11 %	Altri Cantoni/altra regioni
5.79 %	Canton Svitto
5.69 %	Comune di San Gallo
3.81 %	Canton Zurigo
2.34 %	Comune di Herisau
1.80 %	Canton Turgovia
0.95 %	Distretto di Einsiedeln
0.87 %	Cantone Appenzello Esterno
0.73 %	Città di Wädenswil
0.73 %	Comune di Romanshorn
0.56 %	Città di Rapperswil-Jona
0.48 %	Patriziato di San Gallo

ogni caso il rischio esiste, perché gli investimenti necessari per i nuovi veicoli sono piuttosto ingenti e a doversi assumere tale rischio in definitiva sarebbero i proprietari, ovvero chi paga le imposte.

Non a torto, la BLS e la SOB hanno espresso la volontà di cercare di soddisfare i clienti dei trasporti pubblici grazie a un buon servizio e all'attrattiva delle regioni turistiche integrate nel traffico a lunga distanza. Negli scorsi anni le prestazioni delle FFS in questo ambito non sono state sempre buone: pensiamo ad esempio al mancato collegamento di Locarno al traffico a lunga distanza, all'esercizio poco innovativo della linea alpina del San Gottardo (cosa per certi versi comprensibile dal punto di vista economico), alla soppressione dei Minibar, alla climatizzazione inadeguata anche nei treni moderni per attenersi al programma

di risparmio energetico, oppure all'impiego dei poco confortevoli treni regionali Dosto (RABe 511) sulle linee del traffico a lunga distanza. È quindi logico che sia aumentata la pressione politica per migliorare la situazione del traffico a lunga distanza in alcune regioni.

Finanziamento dei trasporti pubblici

È interessante notare come in tutte le discussioni sul traffico a lunga percorrenza non si sia ancora mai toccato l'argomento del sistema di finanziamento dei trasporti pubblici. Sarebbe forse più sensato far leva su questo aspetto piuttosto che frammentare il traffico a lunga distanza compromettendo l'intero sistema.

Proprio il concetto sul traffico a lunga distanza presentato dalla BLS mostra che si potrebbe arrivare relativamente presto a

una fusione tra i servizi di traffico regionale e quelli di traffico a lunga distanza. In questo modo la produttività del traffico regionale puntualmente aumenterebbe, diventando più conveniente per i committenti (Cantone e Confederazione). Attualmente però questo procedimento non è previsto in modo chiaro. In particolare, il finanziamento dei veicoli deve essere gestito in maniera differenziata. Non stupisce quindi che la BLS venga spesso rimproverata di voler finanziare il traffico regionale del Canton Berna con il traffico a lunga distanza. Il concetto di produzione della BLS presenta approcci interessanti, perciò se si usassero tutte queste informazioni per avere una migliore visione d'insieme, si potrebbero elaborare dei modelli di finanziamento più adeguati.

Sembra che le FFS abbiano subito e stiano tuttora subendo un'enorme pressione da parte della Confederazione e dei politici riguardo alle concessioni sul traffico a lunga distanza. E la necessità di acquistare nuovi veicoli a pianale ribassato per adeguarsi alla legge sui disabili (LDis) al più tardi entro fine 2023, sembra peggiorare la situazione. Infatti, a causa del grave indebitamento, le FFS difficilmente potranno permettersi gli acquisti necessari, quindi il Consiglio federale (quale rappresentante dei proprietari) ha definito l'elevato indebitamento come uno dei criteri di fondo degli obiettivi strategici delle FFS per gli anni 2015-2018.

Il capitale di debito può ammontare al massimo a 6.5 volte il margine operativo lordo (EBIDTA). È quindi comprensibile che, in aggiunta alla pressione politica, le

FFS abbiano cercato la collaborazione con la SOB, al fine di permettere a quest'ultima di acquistare i nuovi veicoli a pianale ribassato, e di poterli così usare probabilmente anche per la propria concessione a lunga distanza.

Il traffico a lunga distanza di fronte a un bivio

L'attuale monopolio delle FFS del traffico a lunga distanza ha sicuramente alcune debolezze discutibili, ma il sistema in generale funziona con una costante affidabilità, che è diventata ormai scontata. Le decisioni in atto hanno una portata enorme di cui vedremo gli effetti a breve, ma soprattutto a lungo termine. La speranza è che gli interessi individuali delle regioni e delle imprese non impediranno la visione d'insieme né comprometteranno il sistema

generale, soprattutto alla luce del fatto che tutti gli attori attualmente coinvolti fanno parte della proprietà pubblica.

Appendice: estratto del comunicato stampa dell'UFT Berna, 23.10.2017

Per il futuro esercizio del traffico ferroviario a lunga distanza, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha ricevuto delle domande di concessione dalle FFS e dalla BLS a partire dal cambio di orario di fine 2019. Queste domande richiedono ulteriori chiarimenti e un'analisi approfondita. L'UFT deciderà entro metà 2018 a chi assegnare quali linee di traffico a lunga distanza a partire dal cambio d'orario di dicembre 2019. Per gli anni 2018 e 2019, non è ancora stata inoltrata alcuna domanda e pertanto dovrebbe venire prolungata l'attuale concessione alle FFS.



Foto: Markus Leutwyler