



Per una maggiore verità dei costi nei trasporti ferroviari

Le FFS hanno presentato mercoledì i loro risultati semestrali. La lieve diminuzione del numero dei passeggeri è stata posta al centro dell'attenzione. Alcuni ambienti politici la spiegano con l'aumento del prezzo dei biglietti negli scorsi anni e predicono già l'inizio della fine dei trasporti pubblici. Ora, una partecipazione maggiore ai costi da parte degli utenti costituisce giustamente un primo passo verso un finanziamento sostenibile della ferrovia. A medio termine, bisognerà introdurre un sistema di tariffe della mobilità che comprenda tutti i mezzi di trasporto.

Per la prima volta dopo Ferrovia 2000, le FFS registrano una stagnazione del numero dei viaggiatori e una diminuzione delle prestazioni di trasporto. Il numero di passeggeri è praticamente rimasto allo stesso livello dell'anno precedente (-0,2 %) e le prestazioni sono diminuite dell'1,7% a 8,5 miliardi di persone-chilometri. Secondo il loro comunicato stampa, le FFS attribuiscono questa evoluzione alla diminuzione dei trasferimenti in tempo libero e di turismo. Parallelamente, il trasporto regionale e internazionale ha assunto maggior peso. L'aumento osservato del numero di abbonamenti a metà prezzo e degli abbonamenti generali mostra che i pendolari continuano a recarsi al lavoro in treno. Non si può dunque parlare di un trasferimento del trasporto di viaggiatori dalla ferrovia alla strada a seguito degli aumenti delle tariffe.

Questa evoluzione (più pendolari, meno trasferimenti nel tempo libero) fa riflettere. Nonostante il flusso crescente di pendolari, il tasso d'occupazione medio dei treni FFS per il trasporto sovraregionale supera di poco il 30%. Se si intende aumentare l'efficienza del trasporto di persone, occorre migliorare il tasso d'occupazione dei treni anche al di fuori degli orari dei pendolari. Gli sforzi profusi dalle FFS per ridurre l'affluenza negli orari di punta mediante offerte per il tempo

libero attrattive, meritano di essere accolti favorevolmente. Per questo, le FFS hanno bisogno di un margine di manovra superiore in materia di fissazione delle tariffe.

Al di là della determinazione dei prezzi in funzione dell'ora, una maggiore partecipazione degli utenti ai costi è un buon mezzo per ottimizzare l'efficienza dell'azienda. Il Consiglio federale ha dunque ragione di voler aumentare la partecipazione ai costi nel progetto relativo al finanziamento e alla pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) attraverso un aumento dei prezzi di tracciato. Attualmente, il prezzo dei biglietti acquistati dai clienti copre solo circa la metà dei costi provocati. La rimanenza è coperta dal contribuente. Ciò è contrario al principio di causalità che vuole che gli utenti paghino i costi che provocano.

Una partecipazione ai costi che rispetti questo principio è essenziale per aumentare la trasparenza e instaurare la verità dei costi. I clienti della ferrovia devono sapere esattamente quanto costa realmente un tragitto in treno. Un aumento del prezzo dei biglietti è un primo passo in questa direzione. A medio termine, il mezzo migliore per stabilire la verità dei costi nel settore dei trasporti sarà quello di introdurre un sistema di tariffe che includa tutti i mezzi di trasporto, ossia una tassa per l'utilizzo delle infrastrutture. In un simile sistema, ogni forma di mobilità – sulle rotaie o sulla strada – sarebbe fatturata in maniera uniforme allo scopo di includere nei prezzi i costi effettivi in funzione del tragitto, dell'ora e della frequenza di utilizzo. Le possibilità tecniche esistono da tempo. Manca soltanto la volontà politica di mettere in vigore un simile sistema.