

L'isolamento europeo delle Ffs

Politica dei trasporti Ffs Cargo senza alleati – Ostacoli per le linee transfrontaliere con Francia e Italia

Sergio Agustoni

Al primato assoluto in Svizzera nel traffico viaggiatori e merci e alla popolarità perdurante presso l'utenza, le Ferrovie federali non possono affiancare altrettanti successi sul piano europeo, come dimostrano due decisioni recenti: il disegno di coinvolgere le ferrovie tedesche o francesi nella gestione della deficitaria Ffs Cargo è fallito dopo 15 mesi di trattative, inoltre la regione Alsazia ha unilateralmente fatto deragliare la linea regionale franco-svizzera Mulhouse-Basilea-Frick, smentendo una dichiarazione d'intenti comune del 2004.

Ffs Cargo deve trovare partner europei per ottenere capitali freschi, dal 2000 ha bruciato due terzi delle riserve

Ffs Cargo – la bella addormentata in cerca di marito – ha offerto una partecipazione del 49 per cento a Db Schenker Rail (filiale merci della Deutsche Bahn) o SnCF, sperando in un'iniezione di fondi freschi; la manovra è necessaria, perché dal 2000 ha bruciato i due terzi del capitale proprio. L'obiettivo principale resta però l'integrazione in una rete logistica europea, essenziale nella fase di concentrazione attuale. Tuttavia il mandato negoziale era di per sé contraddittorio, poiché solo Db Schenker è un gigante della logistica in tutti i campi del trasporto merci e unicamente SnCF, che si è da poco lanciata nella sfida continentale a Db, avrebbe potuto fornire il nuovo capitale. Un quasi monopolio Db-Bls-Ffs sull'asse alpino avrebbe inoltre sollevato un polverone di contestazioni. In verità ai due grandi del settore Db e SnCF, tuttora molto attivi nel mercato delle acquisizioni, Ffs Cargo non appariva come un partner irrinunciabile. Il negoziato si è rivelato una missione pressoché impossibile e ora si torna allo scenario risaputo di una competizione tra le Ffs e l'alleanza germano-svizzera Db-Bls. Il calo del volume di merci trasportate nell'anno di crisi 2009 (-16,2% per Ffs Cargo e fino a -30% per i concorrenti) ha certamente frenato gli ardori, ma resta secondario. Ffs Cargo registra nel primo semestre 2009 una perdita di 24,4 milioni, contro 8,2 nello stesso periodo del 2008.

Le difficoltà attuali concernono soprattutto i due corridoi dell'autostrada viaggiante Rola, sovvenzionati dalla Confederazione; sono gestiti rispettiva-

mente da Hupac (tra Basilea e Lugano via il San Gottardo) e da RALpin (tra Friburgo in Brisgovia e Novara via il Lötschberg). Addirittura non sono state inoltrate delle domande adeguate per il rinnovo delle concessioni per il periodo 2012 a 2018; l'Ufficio federale dei trasporti procederà probabilmente con autorizzazioni annuali.

L'ennesimo rovescio nella ricerca di un'alleanza strategica prolunga un decennio di approcci andati a vuoto, come illustra la cronistoria dell'ex direttore Daniel Nordmann (Neue Zürcher Zeitung, 20.11.2009). Nel 2000 fallisce l'intesa con le Fs italiane, a causa della scarsa qualità e puntualità del servizio comune; da allora Ffs Cargo Italia opera in proprio nell'Italia settentrionale fino all'Emilia-Romagna. Fa seguito lo sviluppo a tappe forzate di una strategia autonoma in Germania nel traffico nord-sud. Dal 2005 si punta sui progetti «Triverde» con Austria e Francia, poi ridotto a «Biverde» per il forfait degli austriaci: nulla di fatto. Segue nel 2007 «Rainbow» con le Db, ma l'arcobaleno si dissolve perché ogni compagnia preferirà agire in modo indipendente. Non andrà meglio con il progetto «Cargo-Team» assieme alle SnCF. Con l'acqua alla gola e dopo continui cambi di dirigenza, Ffs Cargo ha tentato l'ultima carta facendo l'occhiolino ai rivali di sempre: l'esito negativo era scontato e si torna al capolinea.

Entro la prossima primavera le Ffs promettono di fare chiarezza sulla via di uno sviluppo autonomo e di cooperazioni mirate. Vi sarà una concentrazione sul trasporto di carri singoli sul piano interno e transfrontaliero e sul traffico combinato a livello internazionale; ipotizzabili sarebbero due società diverse. In primo luogo è in discussione una partecipazione incrociata con il leader del trasporto combinato Hupac; le Ffs già controllano il 23 per cento del capitale di Hupac e una partecipazione reciproca sarebbe auspicabile. In secondo luogo sarebbe possibile un'intesa con gli autotrasportatori elvetici di «Rail Vision», con cui è gestito da anni e con successo Cargo Domicilio. Indipendentemente dalle soluzioni societarie che saranno adottate all'insegna del male minore dell'«Alleingang», Ffs Cargo resterà confrontata a una redditività insufficiente e a dei margini negativi. Il ridimensionamento in mezzi e personale è dietro l'angolo, anche qualora l'economia si riprendesse. In Europa sono centinaia le locomotive parcheggiate e si stimano a 100mila i carri in esubero, tra cui 15mila per il traffico combinato. La costruzione di nuovi carri e il volume



La stazione merci delle Ffs a Denges, canton Vaud. (Keystone)

della manutenzione pesante potrebbero riprendere soltanto tra un paio d'anni, con conseguenze per le Officine di Bellinzona e le aziende private del settore. La Josef Meyer di Rheinfelden, che ancora un anno fa si poneva in concorrenza con la Cattaneo SA nella costruzione di carri e con le OBe nella manutenzione, ha annunciato in ottobre la cessazione della produzione e il taglio di 75 impieghi. Con i 70 collaboratori rimasti, voleva concentrarsi sulla riparazione. A fine novembre, dopo gara d'appalto, Ffs Cargo ha però assegnato alla germanica Vtg-Graaff l'incarico per 214 carri per cereali: un duro colpo a un'azienda in difficoltà e ormai priva dei mezzi necessari per promuovere l'innovativo e silenzioso carrello Leila.

Il secondo fiasco per le Ffs concerne il traffico transfrontaliero nell'area basilese. La linea verde S1, che collega l'alsaziana Mulhouse all'argoviese Frick via Basilea, è l'esempio di collaborazione sovra nazionale. Le Ffs hanno acquistato una prima serie di 12 treni Flirt bi-corrente (quelli Tilo per capirci) e hanno ordinato una seconda serie di 14 convogli, consoni alle normative di sicurezza francesi. La Regione Alsazia non intende però consentirne l'esercizio e ricorrerà dal 2012 dapprima a degli elettrotreni Bombardier e in seguito Alstom. Gli alsaziani vogliono intensifi-

care i collegamenti sulla loro rete e preferiscono dei convogli più capienti, anche se mono-corrente e circolanti quindi solo fino alla stazione francese di Basilea: in sostanza un caso di protezione dell'industria nazionale (Alstom). Le proteste svizzere probabilmente non serviranno a molto e le Ffs dovranno utilizzare in Svizzera le costose versioni speciali del Flirt. In attesa forse di impiegarli sulla Berna-Neuchâtel-Frasne e sulla futura linea intergiurassiana Delémont-Delle-Belfort, come navette per la rete Tgv francese.

È una disavventura che ricorda la scarsa considerazione italiana per i Flirt bi-corrente Tilo, costretti a fermare la loro corsa a Albate-Camerlata. L'anno prossimo i Flirt passeranno da 19 a 30 e il governo ticinese ha offerto all'Italia di impiegarli fino a Milano; l'interesse c'è, ma gli ostacoli non mancheranno. E che succederà alla nuova linea che dal 2013 collegherà nel triangolo insubrico Lugano e rispettivamente Como via Mendrisio a Varese? Come proseguirà per Gallarate e Malpensa, aprirà davvero una porta rapida d'accesso alla linea internazionale del Sempione Milano-Briga e con quale materiale rotabile? Sono interrogativi aperti, poiché le relazioni tra Ffs e Canton Ticino da una parte e Trenitalia e Regione Lombardia dall'altra sono oltremodo complesse.

Questi ostacoli e la fine ingloriosa della società bi-nazionale Cisalpino segnano un ritorno ai monopoli ferroviari nazionali. Tuttavia, ciò non invalida altre collaborazioni funzionanti. Lyria ne è la dimostrazione. Filiale al 64 per cento di SnCF e al 26 per cento di Ffs, la società assicura i collegamenti da Parigi verso Ginevra, Losanna, Berna e Basilea-Zurigo. Dispone dei collaudatissimi Tgv fabbricati da Alstom, adatti alle reti francese e svizzera. Entro il 2013 Lyria investirà 600 milioni di franchi nell'acquisto di 13 nuove composizioni. È la risposta all'enorme domanda sulle tratte da Ginevra e Basilea-Zurigo (via Strasburgo) per Parigi e alla futura espansione della rete dell'alta velocità (linea Reno-Rodano via Belfort e Dijon e linea dell'Haut-Bugey tra Bellegarde e Bourg-en-Bresse).

Nell'ambito dell'imminente liberalizzazione del traffico viaggiatori in Europa, le schermaglie per accaparrarsi le ciliegine sulla torta saranno tutt'altro che trasparenti; il rendimento commerciale sulle linee più attrattive rischia di prevalere su una concezione ampia e capillare del servizio pubblico ferroviario. Per le Ffs non sarà una partita facile da giocare. L'Ue esige una separazione netta tra gestione della rete ed esercizio ferroviario e potrebbe non riconoscere l'efficiente pragmatismo elvetico, imponendo soluzioni più costose.

Come rilanciare la piazza finanziaria svizzera

Strategie Un documento del governo federale riprende e amplia la formula dell'imposta alla fonte

Ignazio Bonoli

Un documento del Consiglio federale, concordato con la Finma (l'ente di sorveglianza del mercato finanziario) e la Banca nazionale, definisce le nuove linee strategiche per rilanciare la piazza finanziaria. Un primo pacchetto di misure prevede un disciplinamento basato su standard internazionali, una politica monetaria e di bilancio orientata alla stabilità, un'elevata qualità della formazione e un mercato del lavoro flessibile. Una seconda serie di misure concerne l'integrità stessa della piazza finanziaria, oggi sotto forte pressione. L'aspetto più importante è in questo caso l'affermazione secondo cui la Svizzera non è interessata ad attirare capitali esteri che hanno evaso il fisco, per cui si dovranno sviluppare convenzioni di collaborazione con le autorità fiscali estere. La protezione della sfera privata non è in discussione, ma si dovrà chiedere ai clienti

stranieri di regolare i loro rapporti con le rispettive autorità fiscali.

Parallelamente, il Consiglio federale vuole offrire ai paesi confinanti l'opportunità di disporre di una tassazione alla fonte dei capitali depositati in Svizzera dai loro cittadini. In cambio della protezione della sfera privata, la Svizzera si impegna a riversare il gettito dell'imposta al paese di provenienza dei capitali. Peccato che questo tipo di imposizione, già introdotto per tappe con i paesi dell'Ue, non incontri più tanti favori, dopo quanto successo con l'Ubs negli Stati Uniti. Si sa infatti che oggi – nonostante il rispetto delle norme Ocse e i nuovi accordi sulla doppia imposizione – gli Stati dell'Ue puntano ormai a costringere la Svizzera allo scambio automatico delle informazioni fiscali.

Il Consiglio federale sembra comunque credere ancora nella possibilità di concordare – almeno con i paesi confinanti – un'imposizione alla fonte

sui redditi di capitali esteri. Tale imposizione dovrebbe avere carattere liberatorio, nel senso che in ogni caso non verrebbero più assoggettati all'imposta nel paese d'origine. In fondo è sempre lo stesso principio ancorato negli accordi di doppia imposizione, ma con il presupposto che il cliente della banca svizzera abbia regolato la propria posizione fiscale con il paese di residenza. In questo caso l'Amministrazione federale delle contribuzioni si occuperebbe della tassazione dei redditi e riverserebbe il relativo provento al paese d'origine dei capitali. Il grosso vantaggio – rispetto per esempio al cosiddetto rientro giuridico applicato con lo scudo Tremonti – è che la sfera privata del cliente verrebbe sempre garantita.

La Svizzera arriva probabilmente troppo tardi con questa proposta e difficilmente potrà contrapporla alla richiesta di scambio automatico di informazioni fiscali. Probabilmente non basterà

nemmeno l'offerta di fare delle banche svizzere veri e propri «agenti pagatori» del fisco estero interessato. I «dettagli» da regolare sono parecchi. Ma il più importante è sicuramente il difetto principale del sistema in vigore, e cioè l'applicazione alle sole persone fisiche. Infatti, in passato non è stato difficile trovare il modo di girare i redditi dei capitali esteri a una società «off shore», che non veniva considerata nell'accordo sulla cosiddetta «euroritenuta». Le banche svizzere rispettavano così tutte le regole sull'afflusso di depositi esteri e sulla loro tassazione alla lettera, ma l'effetto è stato quello di provocare un versamento minimo di imposte ai paesi di provenienza dei capitali: in pratica 554 milioni di franchi, cioè il 75 per cento dei 738 milioni trattenuti.

Una soluzione da generalizzare potrebbe essere quella del «rimpatrio giuridico» che, nonostante le difficoltà iniziali, sembra aver funzionato con

l'Italia. Berna pensa comunque anche alla possibilità di «dichiarazione spontanea», con le garanzie da prevedere nell'accordo.

Resta infine ancora aperto il vasto campo dell'accesso diretto di banche e assicurazioni svizzere ai mercati esteri. Questa forma di private banking è oggi diventata molto difficile per le banche svizzere, che la stanno abbandonando. Nell'Ue questa attività è ormai permessa soltanto domiciliando una succursale, con costi elevati e quindi minore concorrenzialità. Cominciano comunque a delinearsi interessi reciproci per una soluzione concordata. In questo senso va forse valutata la rinuncia della Francia a utilizzare i dati di clienti francesi rubati da un dipendente frontaliere della sede ginevrina di una banca inglese. Berna ha qui reagito duramente e minacciato di far cadere il raggiunto accordo di doppia imposizione. Che sia la volta buona?