



Newsletter

Data 10.11.2020
Embargo 10.11.2020, ore 11:00

Nr. 5/20

CONTENUTO

1. COMUNICAZIONI

- *Verso un mercato del gas liberalizzato: il Sorvegliante dei prezzi giunge in modo semplice e rapido a un accordo con i gestori di reti ad alta pressione*
- *Trasporti pubblici: offerte più adeguate e prodotti più flessibili per contribuire a una soluzione*
- *I pagamenti con la PostFinance Card non richiederanno più un conto presso PostFinance SA*

2. EVENTI / AVVISI



1. COMUNICAZIONI

Verso un mercato del gas liberalizzato: il Sorvegliante dei prezzi giunge in modo semplice e rapido a un accordo con i gestori di reti ad alta pressione

A fine settembre il Sorvegliante dei prezzi ha raggiunto un accordo con i gestori di reti di gas naturale ad alta pressione per quanto riguarda le tariffe di accesso alla rete. La regolamentazione delle tariffe rappresenta un elemento importante per la liberalizzazione del mercato del gas. Già da molto tempo i grandi consumatori finali possono scegliere liberamente il proprio fornitore sulla base dell'accordo settoriale sull'accesso alla rete del gas (Vereinbarung zum Netzzugang beim Erdgas) stipulato nel 2012 e in seguito aggiornato. Con la sua decisione, a giugno 2020, la Commissione della concorrenza (COMCO) ha stabilito che ogni cliente finale ha il diritto di accedere al mercato. Alla luce di ciò, va rimessa in discussione la legge sull'approvvigionamento di gas (LApGas) posta in consultazione dal Consiglio federale a inizio 2020, che prevede unicamente una liberalizzazione parziale.

Nuovo accordo amichevole tra il Sorvegliante dei prezzi e i gestori di reti ad alta pressione

L'accordo amichevole del 2014 tra i gestori di reti di gas naturale ad alta pressione e il Sorvegliante dei prezzi è scaduto a fine settembre 2020; quest'ultimo ha dunque colto l'occasione per verificare i costi di rete e le tariffe di accesso alla rete dei gestori. Nel corso delle trattative è stato raggiunto un nuovo accordo che tiene conto della situazione attuale e prevede una riduzione del costo medio ponderato del capitale (WACC), tramite cui i gestori di rete vengono indennizzati per il capitale proprio e di terzi investito. Il WACC è stato fissato come segue:

- 4,2 per cento dal 1° ottobre 2020 al 30 settembre 2021;
- 4,1 per cento dal 1° ottobre 2021 al 30 settembre 2022;
- 4,0 per cento dal 1° ottobre 2022 al 30 settembre 2023;
- 3,8 per cento dal 1° ottobre 2023 al 30 settembre 2024.

Con questa riduzione, a pari condizioni, diminuiranno i prezzi di transito dei gestori *Swissgas, Gaznat, Erdgas Zentralschweiz, Gasverbund Mittelland e Erdgas Ostschweiz* per il trasporto regionale e inter-regionale di gas naturale. L'accordo amichevole, disponibile sul sito web del Sorvegliante dei prezzi, è valido fino al 30 settembre 2024.

Decisione della COMCO sul mercato del gas e intervento del Sorvegliante dei prezzi

Il 4 giugno 2020 la COMCO ha comunicato un'importante decisione, ossia che da quel momento in poi i responsabili dell'approvvigionamento di gas avrebbero dovuto aprire le proprie reti monopolizzate e, su richiesta, consentirvi il transito di gas. La decisione è stata presa nell'ambito di una procedura di sanzione avviata dalla COMCO contro *Erdgas Zentralschweiz (EGZ)* ed *Energie Wasser Luzern (EWL)* e vale per tutta la Svizzera.

Il mercato svizzero del gas è quindi de facto liberalizzato: i clienti finali possono scegliere liberamente il fornitore e non sono più obbligati ad acquistare gas naturale dalle aziende di approvvigionamento locali. Queste ultime mantengono il monopolio sulle condotte del gas, ma devono mettere a disposizione la propria rete per il transito del gas proveniente da altri fornitori. In caso contrario, rischiano una multa salata dalla COMCO.

La questione se questa novità susciterà o meno una concorrenza effettiva e funzionante tra un maggior numero di fornitori è già stata trattata nella newsletter del Sorvegliante dei prezzi del 3 luglio 2020. Da allora sono stati registrati i primi segnali positivi. Tuttavia il Sorvegliante dei prezzi si aspetta che possano essere necessari altri piccoli aggiustamenti per mettere in moto il mercato. Un fattore centrale per conseguire questo obiettivo è costituito da tariffe per l'accesso alla rete non di-



scriminatorie e determinate in funzione dei costi. Per le reti ad alta pressione questo aspetto è già garantito dal suddetto accordo amichevole e il Sorvegliante dei prezzi cercherà accordi analoghi con le reti di distribuzione locali in modo da assicurare la certezza del diritto per quanto riguarda i prezzi di transito. In proposito sono già previste trattative con l'azienda Energie Wasser Bern per le tariffe a partire dal 2022.

Legge sull'approvvigionamento di gas rimessa in discussione

La liberalizzazione del mercato del gas da parte della COMCO rimette in discussione la liberalizzazione parziale prevista dal Consiglio federale e regolamentata in una legge specifica. Con l'entrata in vigore di questa nuova legge si farebbe infatti un *passo indietro* in termini di liberalizzazione, in quanto verrebbe nuovamente introdotto un monopolio che concernerebbe il 90 per cento dei consumatori finali.

Nelle interpellanze 20.3839 Egger Kurt e 20.3663 Brélaz Daniel è stato chiesto al Consiglio federale quale visione aveva della futura regolamentazione del mercato del gas alla luce della decisione della COMCO. In entrambi i casi l'Esecutivo ha affermato di aver preso atto di questa decisione e che, tenendo conto in particolare degli esiti della consultazione relativa alla LApGas, valuterà quale sia la normativa adeguata da adottare per il futuro mercato del gas.

La prevista liberalizzazione parziale del mercato, basata su una legge specifica, appare oggi più che discutibile e troppo tardiva per fungere da strumento di liberalizzazione del mercato. Oggi infatti le aziende di approvvigionamento di gas sono tenute ad aprire la loro rete a tutti i clienti finali e, sulla base dell'ordinamento giuridico attuale, devono trovare un'intesa con questi ultimi e con i fornitori. Per farlo, possono basarsi sulle disposizioni già stabilite nell'accordo sull'accesso alla rete del gas - peraltro adattabili - che disciplinano l'accesso per le grandi industrie.

La LApGas prevista non sarebbe adatta nemmeno come misura per attuare la strategia energetica. Nel mercato dell'energia termica, la Strategia energetica 2050 mira a ridurre notevolmente l'uso delle fonti energetiche fossili e, a lungo termine, anche a rinunciarvi completamente. Non ha quindi senso definire una nuova e completa regolamentazione delle reti di gas naturale in una legge specifica, come previsto dalla LApGas. Inoltre, ciò genererebbe spese amministrative elevate e inutili senza però fornire un sostegno efficace a Cantoni e Comuni nello smantellamento delle reti di gas naturale previsto dalla Strategia.

[Stefan Meierhans, Véronique Pannatier, Simon Pfister]



Trasporti pubblici: offerte più adeguate e prodotti più flessibili per contribuire a una soluzione

Il settore dei trasporti pubblici deve battersi [per attirare clienti sempre più assenti](#). Noi tutti abbiamo interesse al buon funzionamento di questo servizio. Un traffico congestionato non è auspicabile per gli automobilisti e non è compatibile con l'[obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂](#). Negli ultimi anni il [divario di prezzo](#) fra i trasporti pubblici e il trasporto motorizzato privato si è ulteriormente ampliato a scapito dei primi, rendendo così doppiamente difficile la loro missione. In questo settore la digitalizzazione rappresenta una grande opportunità che le aziende di trasporto possono sfruttare adeguando le proprie offerte di abbonamenti e biglietti e dotandosi di strutture appropriate ed efficienti. Un progetto pilota di migliori prezzi (best price) basato sulla filosofia pay per use potrebbe essere un buon inizio.

Otri nuovi per vino nuovo

In un mondo che cambia sempre più velocemente, mantenere alta l'asticella è una continua sfida. Nell'ultimo secolo i nostri due sistemi di trasporti pubblici sono cresciuti in un mondo analogico. Oltre al traffico nazionale diretto esistono oggi [18 diverse comunità tariffarie e di trasporto](#), ognuna delle quali ricorre a una suddivisione per zone e si differenzia «leggermente» dalle altre. Molte cose che negli anni '80 avevano ancora un senso oggi non sono più necessarie e hanno fatto il loro tempo, perché la tecnologia – e in particolare la digitalizzazione – offre [nuove possibilità](#). La questione che si pone adesso è quella di mantenere e sviluppare ulteriormente gli elementi più moderni di entrambi i sistemi e, allo stesso tempo, sostituire le strutture obsolete.

I vantaggi della digitalizzazione nel settore dei trasporti sono evidenti già da tempo. Basti pensare ai nuovi sistemi di gestione dei parcheggi, che tramite apposite [applicazioni](#) consentono alle imprese private di far pagare il tempo di sosta a ore. Sempre più spesso anche i parcheggi cittadini sono gestiti in modalità digitale. La [Polizia della Città di Winterthur](#), ad esempio, utilizza un'applicazione per il pagamento dei posteggi pubblici. L'aspetto interessante di questo dispositivo è che, oltre a riprodurre in forma digitale il sistema preesistente, permette di andare incontro al cliente e di addebitargli solo il tempo di parcheggio effettivo.

Finora, tuttavia, gli sviluppi positivi sul fronte del trasporto motorizzato privato sono stati poco recepiti nel settore dei trasporti pubblici. Bisogna riconoscere che le procedure sono state opportunamente traghettate nell'era digitale. I canali di vendita digitali hanno ormai preso piede e per gran parte degli utenti sono diventati un'abitudine, come avviene per l'acquisto di biglietti online. Anche le applicazioni GPS (p. es. [Fairtiq](#) o il [Check-in-Ticket](#) della Zürcher Verkehrsverbund ZVV) con la funzione di check-in e check-out sono sempre più popolari, soprattutto perché facili da usare. **Ora però la logica conseguenza sarebbe di introdurre migliori offerte di prezzo su una gamma di prodotti mirati per situazioni differenziate.**

Offerte adeguate

Nel nostro Paese 4 persone su 10 non lavorano a tempo pieno o, per dirla con i dati dell'[UST](#), nella classifica del lavoro parziale la Svizzera occupa il [secondo posto](#) in Europa (39%). La pandemia da COVID ha notevolmente modificato il comportamento dei pendolari, con il risultato che in generale gli abbonamenti concepiti soprattutto per i pendolari occupati a tempo pieno sono sempre meno richiesti. Uno studio dell'agenzia di consulenza [Deloitte](#) mostra che durante la pandemia la quota di persone in telelavoro è raddoppiata. Gli autori prevedono che questa tendenza proseguirà anche dopo la crisi. Vengono quindi messe in luce la necessità e le possibilità di riconquistare i clienti persi attraverso offerte adeguate. In mancanza di una gamma di prodotti specifici, [i prezzi dei trasporti pubblici stanno perdendo attrattiva](#), e nel peggiore dei casi questa situazione provoca un [allontanamento della clientela](#). Anche il Consiglio federale ritiene che questi sviluppi portino nella direzione sbagliata. Alla fine del 2019 ha raccomandato di accogliere diverse [mozioni](#) di identico tenore che chiedevano un piano di



misure per aumentare la quota dei trasporti pubblici sul totale dei trasporti. L'abbonamento «home office» prospettato dal [settore](#) a partire dalla fine del 2021 è un'iniziativa apprezzabile. Purtroppo però arriverà in ritardo e non potrà fornire un contributo costruttivo all'utilizzo dei trasporti pubblici durante la pandemia; senza contare poi che è molto più difficile riconquistare i clienti persi che fidelizzare quelli già acquisiti.

Prodotti flessibili con un valore aggiunto

L'attuale offerta di abbonamenti fissi si rivela spesso inadeguata rispetto al dinamismo e alla flessibilità tipici del nostro tempo. Nessuno di noi sa come cambierà la nostra mobilità nei prossimi anni, né come ci comporteremo. Forse in primavera arriverà un vaccino che ci toglierà tutti d'impaccio? Quanto tempo durerà il telelavoro? E se fosse mantenuto ad ogni effetto?

Questa imprevedibilità complica qualsiasi decisione anticipata sugli abbonamenti. Anziché continuare a concentrarsi sulle abitudini dei clienti, si dovrebbe sfruttare il potenziale della digitalizzazione operando all'insegna del *price capping* – o imposizione di massimali di prezzo. In pratica si tratta di addebitare automaticamente, alla fine, il prezzo più conveniente, ossia quello risultante dall'effettivo utilizzo. Un tale sistema *post-pay* comporterebbe diversi vantaggi: prezzi equi commisurati alle prestazioni (*pay as you use*), nessun finanziamento anticipato da parte del cliente, livelli di sconto variabili in funzione dell'utilizzo e un massimale di prezzo predefinito (nel caso estremo dell'abbonamento generale). Ovviamente le offerte ritagliate su misura potrebbero determinare una perdita di introiti, ma in cambio si creerebbe l'opportunità di acquisire nuovi clienti. Prima del coronavirus il tasso di occupazione medio dei treni raggiungeva appena il 30 per cento. Vi è quindi un buon margine di aumento per compensare le perdite.

Digitalizzando le «vecchie» offerte si fornisce un servizio alla clientela, ma non si compie di per sé un progresso. Il Sorvegliante dei prezzi ritiene che un reale progresso presupponga una riorganizzazione generale – tanto dell'offerta quanto delle strutture – che consenta di aumentare l'efficienza fino a conseguire un buon rapporto tra prezzi e prestazioni, puntando comunque sempre a un'attività redditizia per il settore. **È dunque necessario sviluppare rapidamente un progetto pilota di *best price* basato sulla filosofia *post-pay*. Un progetto del genere, realizzato su vasta scala e su base annua, potrebbe essere finalizzato tecnicamente nell'arco di poche settimane con la collaborazione degli utenti. Andrebbero inoltre proposte in tempi brevi delle offerte adeguate e vantaggiose per un target che non includa solo i classici pendolari occupati a tempo pieno.**

[Stefan Meierhans, Jana Josty, Stephanie Fankhauser]



I pagamenti con la PostFinance Card non richiederanno più un conto presso PostFinance SA

Le aziende che desiderano offrire ai propri clienti pagamenti con la PostFinance Card sono costrette a tenere un conto presso la filiale della Posta Svizzera.

Il Sorvegliante dei prezzi ha sempre considerato questa situazione problematica e ha intensificato le sue critiche quando, nel 2016, PostFinance SA ha soppresso la gratuità per la tenuta di conti aziendali e associativi con un saldo medio annuo di oltre 7'500 franchi. La questione è stata anche evocata nelle trattative tra il Sorvegliante dei prezzi e PostFinance SA relativa alle commissioni sulle transazioni con PostFinance. Allora non fu possibile risolvere questa problematica, anche perché PostFinance SA sostenne che gli adeguamenti tecnici per l'elaborazione tramite conti bancari avrebbero richiesto un certo tempo. Tutti gli ulteriori chiarimenti e trattative in merito hanno avuto luogo tra la Commissione della concorrenza (COMCO) e PostFinance SA.

Il Sorvegliante dei prezzi applaude il fatto che finalmente sia stata trovata una soluzione. Dal 1° gennaio 2021 le aziende svizzere potranno elaborare i pagamenti dei loro clienti con la PostFinance Card senza la necessità di un conto presso PostFinance SA.

[Andrea Zanzi]

2. EVENTI / AVVISI

-

Contatti/Richieste di chiarimento:

Stefan Meierhans, Sorvegliante dei prezzi, tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Capoufficio della Sorveglianza dei prezzi, tel. 058 462 21 03

Rudolf Lanz, responsabile del Servizio giuridico e d'informazione, tel. 058 462 21 05