



Giugno 2023

Revisione parziale dell'OARF-UFT relativa alla definizione del prezzo di traccia per il periodo CP 2025–2028

Proposta di attuazione

Rapporto esplicativo

Riferimento: BAV-242.1-5/7/3

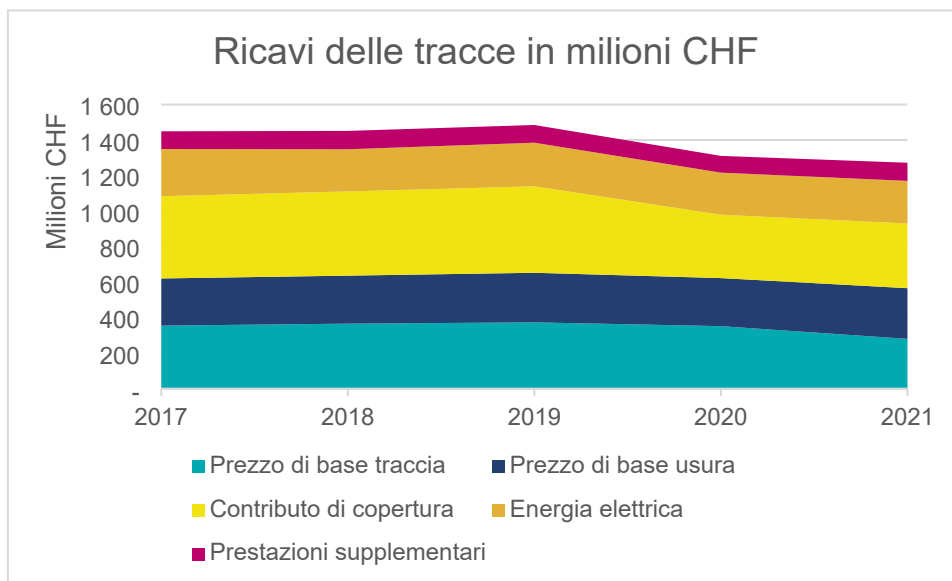
1 Situazione iniziale

Il prezzo di traccia è disciplinato nell'articolo 9c della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) nonché nell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122) e nell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4). Si tratta della remunerazione che le imprese di trasporto devono corrispondere ai gestori dell'infrastruttura per poter circolare sulla loro rete ferroviaria. Si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari (art. 18 cpv. 1 OARF). Il prezzo per le prestazioni di base si compone del prezzo di base, del contributo di copertura e del prezzo dell'energia (art. 18 cpv. 2 OARF).

I ricavi delle tracce sono la principale fonte di entrate dei gestori dell'infrastruttura (GI) e, senza le restrizioni del traffico causate dalla pandemia di COVID-19, ammonterebbero a circa 1,5 miliardi di franchi l'anno (media 2017–2021). Essi consentono di finanziare circa un terzo dei costi dell'infrastruttura ferroviaria (mantenimento della qualità ed esercizio). Il resto è coperto dalla Confederazione attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF).



Figura 1: ricavi delle tracce in franchi dal 2017



Fonte: banca dati WDI (UFT)

Le oscillazioni dei ricavi delle tracce registrate negli ultimi anni sono prevalentemente dovute a variazioni dei contributi di copertura e alla pandemia di COVID-19.

2 Obiettivo della presente revisione parziale dell'OARF-UFT

All'introduzione del vigente SPT si era stabilito che, per ragioni di certezza della pianificazione, i prezzi delle tracce sarebbero dovuti essere il più possibile stabili. Allo stesso tempo era stato previsto di verificare i costi marginali a intervalli regolari, ossia in vista di periodi CP quadriennali. L'obiettivo della presente revisione parziale dell'OARF-UFT è, pertanto, modificare il prezzo di traccia per la CP 2025–28.

3 Basi legali per il prezzo di traccia

Il SPT svizzero tiene conto delle disposizioni UE della direttiva 2012/34 e del regolamento 2015/909. Esso deve, tuttavia, rispettare innanzitutto le prescrizioni del diritto svizzero, segnatamente quelle del succitato articolo 9c Lferr, che costituisce la base per le disposizioni del Consiglio federale sancite nell'OARF. Gli articoli 18 e segg. OARF descrivono il SPT e definiscono le pertinenti prestazioni di base, supplementari e di servizio. In una propria ordinanza relativa all'OARF (OARF-UFT) l'UFT stabilisce (sulla base dell'art. 9c Lferr, che gli conferisce direttamente questa competenza) i prezzi delle singole prestazioni di base. I GI applicano gli atti normativi, definiscono i prezzi per le prestazioni supplementari e, tramite le suddette basi, allestiscono il catalogo delle prestazioni.

Secondo l'articolo 9c capoverso 3 Lferr, il prezzo di traccia deve coprire almeno i costi marginali causati normalmente da una tratta moderna, denominati «costi marginali standard».

Secondo l'articolo 19 capoverso 1 OARF in combinato disposto con l'articolo 9c capoverso 4 Lferr il prezzo di base per tutti i tipi di trasporto copre i costi marginali standard, tenuto conto dei diversi costi infrastrutturali che concernono la rete, della domanda e dell'impatto ambientale dei veicoli.

Conformemente all'articolo 19 capoverso 2 OARF l'UFT stabilisce il prezzo di base per ogni categoria di tratta in base ai dati forniti dai GI e lo suddivide in base al principio di causalità dei costi secondo:

- i treni-chilometri (prezzo di base per traccia);
- il treno, in funzione dell'usura causata dai veicoli del treno (prezzo di base in funzione dell'usura).

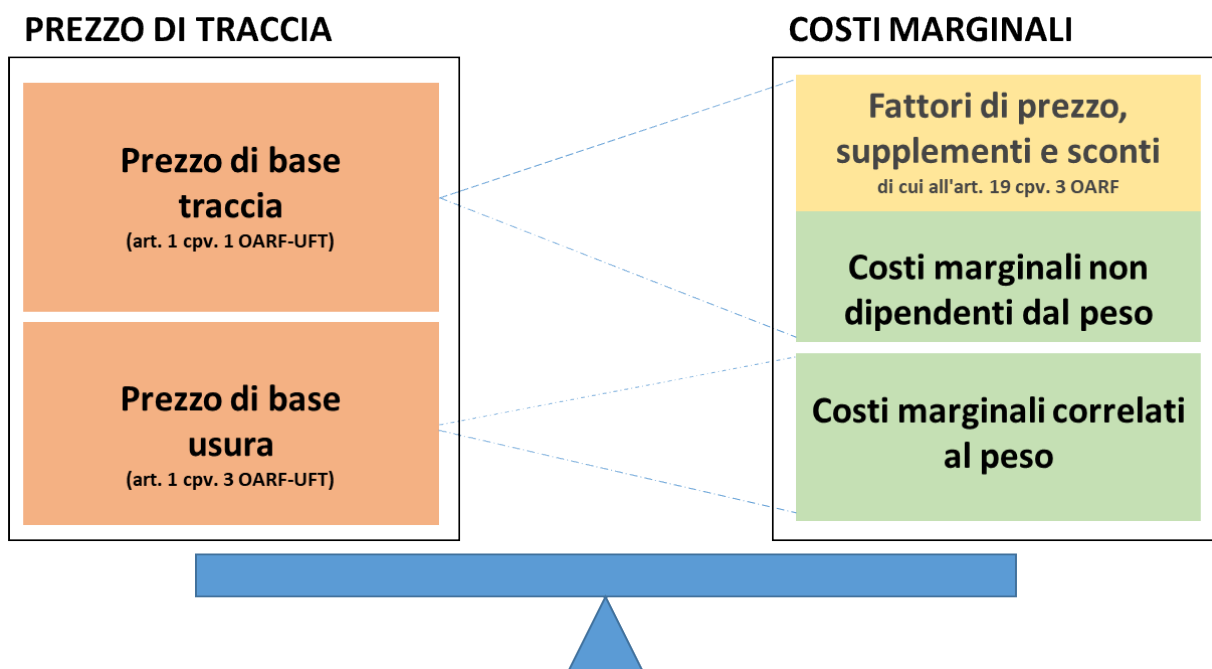
I prezzi di base sono stabiliti nell'allegato 1 OARF-UFT.

4 Attuazione della base legale per il calcolo dei costi marginali standard

In Svizzera per il calcolo dei costi marginali si applica un cosiddetto metodo di ingegneria, ovvero «bottom-up». Il metodo si basa sul calcolo dei costi di FFS Infrastruttura. I generi di costi vengono classificati sulla scorta delle conoscenze degli esperti, prendendo in considerazione i costi per la manutenzione dell'infrastruttura e per la gestione del traffico. L'infrastruttura comprende, tra le altre cose, la sede ferroviaria, le linee di contatto, gli impianti di sicurezza, il sistema di controllo automatico della marcia dei treni, le strutture per accedere ai treni, gli impianti elettrici, le opere d'ingegneria civile, gli impianti di telecomunicazione e le installazioni per il monitoraggio dei treni. I costi marginali vengono dapprima depurati da quelli fissi e poi suddivisi in costi dipendenti dal peso e non.

Poiché il prezzo di traccia deve tener conto non solo dei vari costi che concernono la rete ma anche dell'impatto ambientale dei veicoli e della domanda (art. 9c cpv. 4 Lferr), il prezzo di base per traccia viene differenziato mediante l'applicazione dei fattori di prezzo, dei supplementi e degli sconti di cui all'articolo 19 capoverso 3 OARF.

Figura 2: relazione tra prezzi di base e costi marginali



Nel 2022 al fine di esaminare i costi marginali standard è stato istituito un gruppo di lavoro comprendente i rappresentanti dei GI a scartamento normale (FFS, BLS, SOB), di alcuni a scartamento metrico (zb, FR e AB) nonché di ComFerr e SAT. Il gruppo di lavoro ha verificato i costi marginali di FFS per l'offerta relativa alla CP 2025–2028, comparandoli con i valori effettivi dal 2017 e determinandone la plausibilità¹, e constatato quanto segue.

- I costi marginali di FFS dipendenti dal peso registrano un aumento medio di 39 milioni di franchi l'anno, rincaro escluso (dati riferiti alla pianificazione a medio termine di FFS 2023–2030).
- La pianificazione a medio termine (PMT) di FFS prevede un incremento di circa 20 milioni di franchi (rincaro incl.) dei costi marginali della manutenzione dipendenti dai treni-chilometri ma anche, a seguito della crescente automazione, una diminuzione dello stesso importo dei costi marginali della circolazione dei treni. Nel periodo 2025-28 l'aumento del volume di trasporto

¹ L'UFT ha fatto eseguire una valutazione degli elementi di incentivazione del nuovo sistema di tariffazione delle tracce 2017 nel 2022/23: www.bav.admin.ch > Pubblicazioni > Rapporti e studi > Altri temi. La revisione e l'implementazione delle raccomandazioni avverrà verso il prossimo periodo dell'accordo di performance 2029-32.

previsto dalla PMT di FFS determinerà un calo proporzionale del prezzo di base per traccia, rincaro escluso. Se invece si include quest'ultimo, i prezzi dovrebbero rimanere stabili.

In mancanza di dati effettivi più recenti, depurati dagli effetti della pandemia di COVID-19, e di un'offerta delle FFS definitiva e, quindi, certa per la CP 2025–2028, non si dispone ancora di una base decisionale consolidata. In particolare per quanto riguarda il rincaro, per stabilire l'aumento del prezzo di base non si fa riferimento ai differenti tassi documentati dalle FFS, bensì si applica il rincaro generale cumulato per il quadriennio 2022–2026, che secondo le ipotesi ufficiali della Confederazione (AFF) ammonta al 6 per cento. Su questa base, per il periodo CP 2025–2028 si propone un aumento del prezzo di base in funzione dell'usura del 18,5 per cento, rincaro incluso. I prezzi di base per traccia, invece, non mutano.

Il prezzo di base sarà fissato in via definitiva nella primavera 2024, una volta nota la copertura effettiva dei costi marginali, in particolare della parte relativa all'usura, per il 2022 e il 2023. Se i dati effettivi confermeranno la necessità di un adeguamento, il prezzo di base in funzione dell'usura sarà aumentato nella misura descritta.

Ai fini della certezza della pianificazione relativa alla corrente di trazione, si sottolinea che il prezzo dell'energia elettrica di cui all'articolo 3 OARF-UFT non sarà modificato. Per il periodo CP 2025–2028 si presuppone, quindi, che resterà a 14 cent./kWh (captazione di energia elettrica dalla linea di contatto).

5 Commento alle singole disposizioni oggetto del presente avamprogetto di rielaborazione dell'OARF-UFT

Art. 1 cpv. 3

I prezzi di base in funzione dell'usura vengono aumentati del 18,5 per cento, ovvero da 0,27 a 0,32 ct./tkmL per le tratte con un carico per asse massimo consentito di 13 tonnellate e da 0,33 a 0,39 ct./tkmL per tutte le altre tratte.

Allegato 1

Secondo l'articolo 19a capoverso 1 OARF il fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della domanda raddoppia il prezzo di base per treno-chilometro su tratte a scartamento normale molto sollecitate da lunedì a venerdì dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19 (ore di punta). È considerata molto sollecitata una tratta sulla quale, nelle ore di punta, circolano almeno sei treni ogni ora e per chilometro del binario principale. L'UFT pubblica un elenco di queste tratte. L'elenco delle tratte suddivise per categoria di cui all'allegato 1 OARF-UFT è aggiornato sulla scorta dell'ultima valutazione dei dati sull'esercizio di FFS.

Allegato 2

Secondo l'articolo 19a capoverso 4 OARF il supplemento per le fermate stabilito in funzione della domanda ammonta a 2 franchi per fermata sulle tratte con traffico misto composto da traffico regionale e almeno dodici treni del traffico viaggiatori a lunga distanza o del traffico merci interregionale al giorno. L'UFT pubblica un elenco di queste tratte. Gli elenchi delle tratte e delle stazioni con supplemento per le fermate di cui all'allegato 2 OARF-UFT sono stati aggiornati sulla scorta dell'ultima valutazione dei dati sull'esercizio di FFS.