Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Numero di riferimento: les / BAV-242.1-00004/00007/00004/00001/00001

FI/sn, febbraio 2019

Prezzo delle tracce 2021 - Proposta di attuazione

Modifiche OARF e OARF-UFT

Commento alle singole disposizioni

COO.2125.100.2.11989850

Indice

1 Contesto ... 3
1.1 Premessa ... 3
1.2 Condizioni quadro ... 3
1.2.1 Considerazione del sistema in vigore ... 3
1.2.2 Copertura dei costi marginali ... 3
1.2.3 Basi legali ... 3
2 Punti principali della revisione ... 4
2.1 Obiettivi ... 4
2.2 Analisi dei costi marginali standard ... 4
3 Il sistema proposto in breve ... 5
3.1 Struttura ... 5
3.2 Costi marginali ... 5
3.2.1 Prezzo di base in funzione dell'usura ... 5
3.2.2 Prezzo di base per traccia ... 6
3.2.3 Fattore qualità delle tracce ... 6
3.3 Ripartizione della rete ... 6
3.3.1 Fattore domanda ... 6
3.3.2 Supplemento per le fermate ... 7
3.3.3 Correzioni ... 7
3.4 Altre differenziazioni ... 7
3.4.1 Buono insonorizzazione ... 7
3.4.2 Nuovo: treni lunghi ... 8
3.4.3 Mantenimento: trazione multipla nel traffico merci transalpino ... 9
3.5 Contributo di copertura ... 9
3.5.1 Contributo di copertura nel traffico viaggiatori ... 10
3.5.2 Contributo di copertura nel traffico merci: trasporto di cloro ... 10
3.6 Altri elementi e considerazioni ... 10
3.6.1 Energia ... 10
3.6.2 Rimunerazione in caso di disdetta ... 11
3.6.3 Supplemento per merci pericolose ... 11
3.6.4 Prestazioni supplementari ... 11
4 Ripercussioni finanziarie ... 11
4.1 Ripercussioni finanziarie dirette delle modifiche ... 11
4.2 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione ... 12
4.3 Ripercussioni finanziarie per i Cantoni ... 13
4.4 Ripercussioni finanziarie per le ITF nel traffico merci ... 13
4.5 Ripercussioni finanziarie per le ITF nel traffico viaggiatori ... 13
4.6 Ripercussioni finanziarie su terzi ... 13
5 Conclusioni ... 14

1 Contesto

1.1 Premessa

Per l'utilizzazione della rete ferroviaria le imprese di trasporto ferroviario (ITF) devono corrispondere ai gestori dell'infrastruttura (GI) il cosiddetto prezzo delle tracce. Il sistema svizzero dei prezzi delle tracce è stato introdotto con la riforma delle ferrovie del 1999 e sottoposto per la prima volta a una revisione importante il 1° gennaio 2013. Da allora, una maggiore differenziazione dei prezzi ha consentito di migliorare gli incentivi e la verità dei costi.

Attualmente le ITF versano ai GI circa 1,6 miliardi di franchi l'anno tramite il prezzo delle tracce.

Valutazione stato eff. 2017	Traffico merci	TLD	TRV	Altro	*Somme*
Prezzo di base traccia (tkm)*	16'712	157'122	241'866	16'191	*431'891*
Prezzo di base usura	65'141	110'925	79'191	12'801	*268'058*
Contributo di copertura (% ric	-	337'534	139'515	7'042	*484'091*
Energia elettrica	47'560	85'671	140'594	12'568	*286'393*
Prestazioni supplementari	43'966	30'655	31'588	1'371	*107'580*
Totale	173'379	721'907	632'754	49'973	*1'578'013*
*) di cui buono insonorizzazio	-29'758				*-29'758*

Tabella 1: somma ricavi delle tracce 2017 per elemento di prezzo (in forma ridotta) per settore

1.2 Condizioni quadro

1.2.1 Considerazione del sistema in vigore

Il nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce, con un prezzo di base per traccia notevolmente differenziato, è stato introdotto nel 2017; nel traffico regionale viaggiatori (TRV) un anno dopo. Finora il sistema si è dimostrato efficace. La presente revisione muove da questa premessa, per proseguire sulla via intrapresa.

Il nuovo sistema proposto deve quindi tener conto di quello in vigore e conservarne i vantaggi.

1.2.2 Copertura dei costi marginali

Ogni treno deve coprire i costi che causa (costi marginali): questo è il principio sancito all'articolo 9*c* capoverso 3 della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101). Nell'ultimo decennio si era registrato un aumento di questi costi, in particolare nel settore della manutenzione della ferrovia, ma dall'ultima analisi svolta presso i GI emerge un nuovo quadro della situazione: contrariamente a quattro anni fa, i costi marginali sono scesi. Questa riduzione è riconducibile alla progressiva automazione.

La proposta deve tener conto dell'attuale situazione con costi marginali in diminuzione.

1.2.3 Basi legali

Il sistema di definizione dei prezzi delle tracce svizzero (SPT) 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 9*c* Lferr, che costituisce la base per le disposizioni del Consiglio federale sancite nell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122). All'articolo 18 e seguenti di quest'ultima è descritto il SPT e sono definite le rispettive prestazioni di base, supplementari e di servizio. I prezzi delle singole prestazioni di base sono invece stabiliti in un'ordinanza dell'UFT sull'OARF (OARF-UFT; RS 742.122.4). I GI applicano le norme, decidono autonomamente degli altri prezzi e si avvalgono di queste basi per allestire il catalogo delle prestazioni.

La proposta di modifica si rifà all'art. 9c Lferr, secondo il quale i treni devono coprire innanzitutto i loro costi marginali. Nel traffico viaggiatori è riscosso inoltre un contributo di copertura sui ricavi.

2 Punti principali della revisione

2.1 Obiettivi

In Svizzera si è consolidata la prassi secondo la quale il prezzo delle tracce, in quanto prima fonte di entrate per i GI, viene verificato ogni quattro anni in vista del nuovo periodo oggetto delle convenzioni sulle prestazioni (CP). Le sue revisioni 2013 e 2017, conformemente al progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), sono state eseguite nel segno di un maggiore finanziamento da parte degli utenti, che attraverso il prezzo delle tracce oggi forniscono all'infrastruttura un contributo di 300 milioni di franchi l'anno in più rispetto al passato. Inoltre sono state introdotte nuove differenziazioni, tra cui il fattore «usura».

Per il prossimo periodo CP non è stato stabilito uno specifico obiettivo di ricavo per i GI. La revisione mira piuttosto ad adeguare il prezzo delle tracce ai sensi dell'articolo 9c Lferr in modo che per ogni treno corrisponda il più possibile ai costi marginali. Secondo l'ultima stima, basata sull'analisi dei tre principali GI a scartamento normale e di importanti GI a scartamento ridotto della RAILplus, nel prossimo quadriennio a conti fatti i costi marginali probabilmente si ridurranno di circa 90 milioni di franchi l'anno. Nella revisione del prezzo delle tracce bisognerà tenerne conto.

Al contempo è necessario tener presente che, a partire dal 2020, sarà vietato circolare sulla rete ferroviaria svizzera con suole dei ceppi frenanti in ghisa. È questo un fatto rilevante, considerato che, dal 2002, attraverso il prezzo delle tracce i treni merci ricevono un bonus (buono insonorizzazione) per tutti i veicoli dotati di freni a disco o freni in materiale sintetico, che causano meno emissioni foniche. Attualmente il bonus ammonta, in totale, a circa 30 milioni di franchi l'anno. Uno degli obiettivi della revisione è fare in modo che i treni merci traggano effettivi vantaggi dalla riduzione dei costi marginali. Per tale motivo per il momento il buono insonorizzazione è mantenuto in vigore, in particolare anche in vista degli sviluppi a livello europeo.

Vi è poi un altro aspetto da considerare: il prezzo di base in funzione dell'usura, che è stato introdotto solo nel 2017 e tiene conto delle caratteristiche del veicolo e della tratta, deve rimanere stabile almeno per otto anni, come annunciato durante l'ultima revisione. Di conseguenza, adesso non viene adeguato.

La proposta di attuazione della revisione del prezzo delle tracce 2021 persegue i seguenti obiettivi:

a) allineare il prezzo di base differenziato ai ridotti costi marginali;
b) ottenere effetti tangibili dai ridotti costi marginali, in particolare nel traffico merci;
c) evitare adeguamenti non necessari del prezzo di base in funzione dell'usura a breve distanza dalla sua introduzione.

2.2 Analisi dei costi marginali standard

A norma dell'articolo 31 paragrafo 3 della pertinente direttiva europea 2012/34, i prezzi delle tracce minimi per l'accesso alla rete «(…) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario». L'approccio dei costi marginali deve garantire che i prezzi non siano discriminanti. La Lferr riformula come segue tale principio al suo articolo 9c capoverso 3: «La rimunerazione va stabilita senza discriminazione e deve coprire almeno i costi marginali causati normalmente da una tratta moderna e fissati dall'UFT per quella [recte: ogni] categoria di tratte». I cosiddetti *costi marginali standard* sono fissati nell'OARF-UFT.

Dai recenti calcoli effettuati sulla base dei dati di FFS Infrastruttura (FFS-I) e altri importanti GI risulta che i costi marginali standard sono in calo, in particolare nel settore dello scartamento normale. La proposta di modifica deve tener conto di questa fattispecie (v. sopra). Parallelamente diventa sempre più difficile motivare la differenziazione di prezzo delle reti di categoria B (tratte principali a scartamento normale) e C (tratte secondarie e intera rete a scartamento ridotto).

I nuovi prezzi, riportati di seguito, tengono conto di tali risultati.

Il principio dei costi marginali standard viene mantenuto invariato. I prezzi devono essere adeguati ai dati più recenti.

3 Il sistema proposto in breve

3.1 Struttura

L'attuale struttura del SPT rimane invariata.

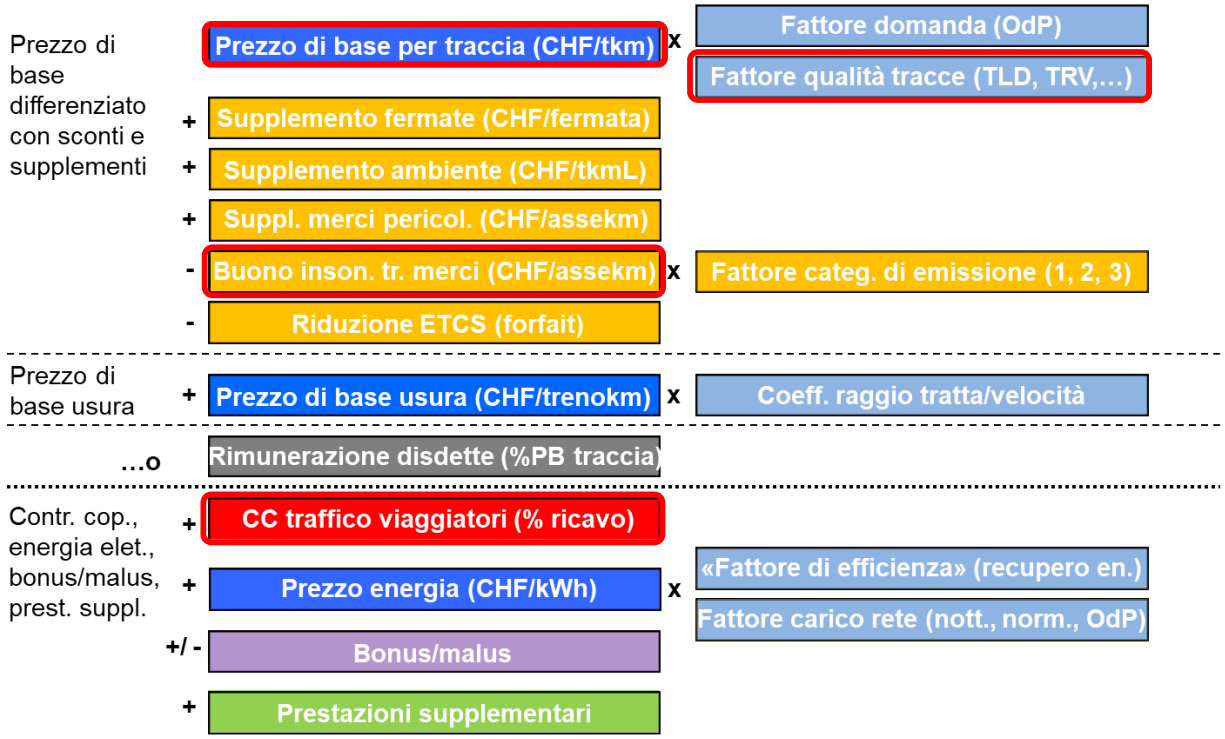

Figura 1: struttura del sistema di definizione dei prezzi delle tracce a partire dal 2017

È stata esaminata in dettaglio la necessità di adeguamento di tutti gli elementi di prezzo raffigurati con un contorno rosso.

3.2 Costi marginali

L'ammontare dei costi marginali è stato stabilito in base all'approccio bottom-up affermatosi nel frattempo sulla base di una selezione delle singole voci di costo. La selezione e l'analisi si rifanno ai dati di FFS-I, soprattutto perché circa l'80 per cento delle prestazioni ferroviarie si svolgono sulla sua rete. I calcoli sono stati plausibilizzati da BLSN, SOB e RAILplus (rappresentata da alcune ferrovie a scartamento metrico).

3.2.1 Prezzo di base in funzione dell'usura

Il prezzo di base in funzione dell'usura con la differenziazione fondata sulle caratteristiche del veicolo e della tratta, strumento introdotto nel 2017, è così recente che non risulta opportuno modificarlo. L'esito dell'analisi dei costi marginali presso FFS-I giustificherebbe una riduzione, ma non è questo il caso per altri GI, o comunque il risultato non è così netto. Considerata tale situazione, gli obiettivi della stabilità e dell'incentivazione spingono a mantenere il livello di prezzo 2021.

Proposta per il prezzo di base in funzione dell'usura: *nessuna modifica*

3.2.2 Prezzo di base per traccia

Il prezzo di base per traccia copre i costi operativi per la circolazione nonché i costi per la manutenzione commisurata alle prestazioni dell'infrastruttura, non definiti in base al peso. Dal 2013 esiste una differenziazione di prezzo in base a quattro categorie di tratte (rete Alptransit, reti principale, secondaria e tranviaria), riportate all'allegato 1 OARF-UFT. Ogni treno paga un prezzo di base per treno-chilometro differenziato, che viene moltiplicato per fattori di domanda e di qualità delle tracce.

I costi marginali in questo settore scendono in particolare nell'ambito dello scartamento normale, a causa della crescente automazione. Una rispettiva riduzione dei prezzi si impone in primo luogo per le tratte principali: il prezzo di base per traccia per le reti di categoria A e B può essere ridotto del 25 per cento circa in entrambi i casi.

Nell'ambito dello scartamento ridotto sono stati calcolati costi marginali leggermente, ma non significativamente inferiori rispetto all'attuale prezzo di base per la rete di categoria C. Considerato che nelle categorie B e C costi (per treno) e qualità si stanno allineando, in particolare grazie agli investimenti alle stazioni per l'attuazione della legge sui disabili (LDis), può essere allineato anche il prezzo di base.

Tutte le tratte a scartamento ridotto rientrano nella categoria C, eccezion fatta per le tranvie (categoria D), dove il prezzo di base per traccia resta inferiore per via della corsa a vista. In questo caso bisogna partire dal presupposto che l'automazione non produrrà gli stessi effetti sui costi marginali, di conseguenza non è previsto un adeguamento del prezzo delle tracce.

Proposta per il prezzo di base per traccia a partire dal 2021 (art. 1 cpv. 1 lett. a-d e all. 1 OARF-UFT)	
Categoria A (galleria con centrali operative proprie):	fr. 2.50/tkm (attualmente: fr. 3.50/tkm)
Categoria B (rete principale):	fr. 1.15/tkm (attualmente: fr. 1.50/tkm)
Categoria C (rete secondaria e scartamento ridotto):	fr. 1.15/tkm (invariato)
Categoria D (tram senza impianti di sicurezza):	fr. 0.70/tkm (invariato)

3.2.3 Fattore qualità delle tracce

Il prezzo di base per traccia viene di volta in volta moltiplicato per un fattore di prezzo che rappresenta la qualità della traccia. Per i treni privi di concessione questo fattore è più basso. Le differenze di qualità delle tracce sono reali, nonostante sia impossibile misurarle con precisione. La qualità delle tracce pare essere una tematica particolarmente importante per le ITF che trasportano merci. La differenziazione rimane, con una riduzione dei fattori delle categorie C e D rispettivamente a 0,5 e a 0,4. Per la stessa tratta, pertanto, attraverso il prezzo di base per traccia un treno merci paga solo la metà, o anche meno, rispetto a un treno viaggiatori.

Proposta per il fattore qualità delle tracce a partire dal 2021 (art. 19*a* cpv. 2 lett. c-d e cpv. 3 OARF)	
Cat. A (traffico viaggiatori a lunga distanza):	1,25 (invariato)
Cat. B (TRV):	1,00 (invariato)
Cat. C (tracce «rapide» del traffico non concessionario; corse a vuoto):	0,50 (attualmente: 0,70)
Cat. D (treni di locomotive; tracce «lente»; treni merci locali):	0,40 (attualmente: 0,60)

A questo proposito viene abrogata anche la disposizione speciale per le tratte di base di Alptransit, introdotta per evitare che le tratte di montagna fossero troppo care in confronto. Considerato l'attuale contesto, tale normativa non è più giustificata.

3.3 Ripartizione della rete

3.3.1 Fattore domanda

Il fattore in funzione della domanda è stato introdotto nel SPT nel 2013. Esso raddoppia il prezzo di base per traccia durante le ore di punta (OdP) sulle tratte a scartamento normale molto sollecitate secondo l'articolo 19*a* capoverso 1 OARF. È considerata molto sollecitata una tratta sulla quale, «nelle ore di punta, circolano almeno sei treni ogni ora e per chilometro del binario principale». Sulla scorta di tale criterio, è stata condotta un'analisi dell'intera rete a scartamento normale, che ha prodotto le seguenti modifiche dell'allegato 1 OARF-UFT.

a) Nuove tratte con fattore domanda (prezzo di base per traccia x2 nelle OdP)

210.2	Yverdon-les-Bains – Neuchâtel
260	Biel/Bienne – Zollikofen
601.5	Lugano – Chiasso
757.1	Effretikon – Wetzikon
850.1	Winterthur – Wil – Gossau SG

b) Nuove tratte senza fattore domanda (prezzo di base per traccia x1 nelle OdP)

100.3	Sion – Brig
410.2	Solothurn – Oensingen – Olten
601.1	Immensee – Arth-Goldau – Erstfeld
630.1	Giubiasco – Cadenazzo Ovest
630.2	Cadenazzo Ovest – Locarno
653	(Lenzburg –) Hendschiken – Rotkreuz – Immensee
665	Zug – Arth-Goldau
700	Pratteln – Stein-S. – Brugg

3.3.2 Supplemento per le fermate

Nel 2013 assieme al fattore domanda nel SPT è stato introdotto il supplemento per le fermate, con il quale un'ITF paga 2 franchi per ogni fermata ordinata sulle tratte con traffico misto. Secondo l'articolo 19*a* capoverso 4 OARF per traffico misto s'intende la combinazione di traffico regionale e almeno dodici treni del traffico viaggiatori a lunga distanza o del traffico merci interregionale al giorno. L'intera rete a scartamento normale è stata analizzata anche sulla base di questo criterio; i risultati hanno generato le seguenti modifiche dell'allegato 2 OARF-UFT.

Nuove tratte *senza* supplemento per le fermate

630.2	Cadenazzo Ovest – Locarno
637	Mendrisio – Stabio – frontiera (– Varese)
820.3	Romanshorn – Rorschach

3.3.3 Correzioni

Le seguenti tratte devono essere riclassificate negli allegati OARF-UFT come segue.

a) Allegato 1: tratta nella *rete C anziché* B

514	Zofingen – Suhr – Lenzburg

b) Allegato 2: tratta *senza* supplemento per le fermate (da stralciare)

721.1	Zürich HB – Kilchberg – Thalwil

3.4 Altre differenziazioni

Secondo l'articolo 19 capoverso 3 OARF il prezzo di base per traccia viene differenziato in funzione di diversi sconti e supplementi.

3.4.1 Buono insonorizzazione

Nell'ambito dell'inquinamento fonico il SPT è stato differenziato maggiormente a partire dal 2013, anno dal quale l'articolo 19*b* capoverso 1 OARF distingue tre categorie di veicoli in base al diametro delle

ruote e al tipo di freni. Mentre in Svizzera è stato risanato sul piano fonico praticamente tutto il materiale rotabile, numerosi carri merci esteri viaggiano ancora con ceppi frenanti in ghisa che sul nostro territorio saranno probabilmente vietati a partire dal 1° gennaio 2020 (eventualmente due anni dopo), poiché producono emissioni superiori a quelle ammesse. Si tratta di una circostanza rilevante per il prezzo delle tracce dei treni merci, attualmente ridotto di circa 30 milioni di franchi l'anno proprio grazie al fatto che già l'83 per cento delle prestazioni chilometriche totali in Svizzera è effettuato con vagoni a bassa rumorosità e usufruisce del buono insonorizzazione.

Se il materiale rotabile deve comunque essere sottoposto a risanamento fonico, l'incentivo generato dal buono insonorizzazione per ottenere un valore di emissioni migliore (inferiore) in futuro risulterà depotenziato. D'altro canto, coloro che hanno investito in un sistema frenante silenzioso devono poter continuare a usufruire del buono. L'UE e alcuni Paesi vicini proseguono il loro impegno nel promuovere treni «silenziosi».

Vista questa situazione si propone di mantenere il buono insonorizzazione per altri quattro anni, tuttavia a condizione che l'intero treno venga dotato di freni silenziosi, poiché l'effetto insonorizzante si riduce notevolmente anche solo in presenza di un unico vagone «rumoroso». Nell'OARF si introduce la descrizione del processo, nel frattempo notevolmente automatizzato grazie a una banca dati.

La proposta prevede le seguenti modifiche all'art. 19*b* OARF.

[1] Per le corse effettuate con veicoli adibiti al trasporto di merci e dotati di freni a disco o a tamburo o di ceppi frenanti in materiale sintetico l'impresa di trasporto ferroviario ha diritto a un buono insonorizzazione di:

a. 1 centesimo per asse-chilometro per i veicoli con ruote di diametro inferiore a 50 centimetri;
b. 2 centesimi per asse-chilometro per i veicoli dotati di ceppi frenanti in materiale sintetico o di freni a tamburo e di ruote con diametro uguale o superiore a 50 centimetri;
c. 3 centesimi per asse-chilometro per i veicoli dotati di freni a disco e di ruote con raggio uguale o superiore a 50 centimetri.

[1bis] Il buono insonorizzazione non è concesso per treni con almeno un veicolo dotato di ceppi frenanti in ghisa.

[3] L'UFT mette a disposizione una banca dati dei veicoli per i quali è possibile far valere un buono insonorizzazione. Designa l'organismo che gestisce tale sistema.

[3bis] *Abrogato*

[4] L'impresa di trasporto ferroviario notifica all'organismo designato tutti i veicoli per i quali fa valere un buono insonorizzazione indicando:

a. numero di veicolo a dodici cifre;
b. nome del detentore del veicolo;
c. sistema di frenaggio e diametro delle ruote.

3.4.2 Nuovo: treni lunghi

La Confederazione investe consapevolmente in un'infrastruttura ferroviaria percorribile anche da treni merci lunghi del traffico di transito. Treni merci più lunghi consentono un miglior utilizzo delle capacità, creando posto per altri treni e quindi più merci sulla rete ferroviaria. Finora questa possibilità è stata sfruttata poco. Apparentemente sono necessari incentivi finanziari.

Un passo in questo senso viene ora compiuto, in virtù dell'articolo 19 capoverso 3 lettera f OARF, proponendo di prevedere nell'OARF-UFT, per i treni con un carico rimorchiato lungo più di 540 metri, la concessione da parte dei GI di una riduzione del prezzo di base per traccia di 1 centesimo per metro di carico rimorchiato (oltre i 540 m) e per treno-chilometro (tkm). Tale riduzione dovrebbe compensare i costi supplementari per le manovre e nel prezzo di base in funzione dell'usura. L'effetto è difficile da valutare. In futuro su entrambi gli assi Alptransit, che sono quelli maggiormente interessati, i treni

merci avranno a disposizione in totale circa 300 tracce[1] al giorno. L'UFT calcola che lo sgravio per le ITF coinvolte sarà in totale di circa 5 milioni di franchi l'anno, se i treni merci sono in media 50 metri più lunghi.

Esempio: un treno con 19 carri a doppia tasca a sei assi, ognuno dei quali lungo circa 35 metri, ha un carico rimorchiato di 650 metri totali. Per una corsa da Basilea in Italia attraverso il Lötschberg e il Sempione (ca. 224 km sulla rete svizzera) otterrebbe una riduzione di circa 250 franchi, così calcolata: (650-540) x 224 x 0.01= CHF 246.40.

L'art. 1 OARF-UFT è completato con il seguente nuovo capoverso 1bis.

1bis Il prezzo di base per traccia viene differenziato mediante uno sconto di 1 centesimo per tkm per ogni metro di carico rimorchiato oltre i 540 metri.

3.4.3 Mantenimento: trazione multipla nel traffico merci transalpino

Nel traffico merci transalpino spesso è ancora necessaria una trazione multipla, per poter percorrere le tracce con carichi rimorchiati pesanti. Nel prezzo di base differenziato in funzione dell'usura ogni locomotiva ha un costo relativamente alto. Sotto il profilo operativo, tuttavia, è raramente possibile o il caso di utilizzare le locomotive supplementari solo ed esclusivamente per quelle sezioni di tratta sulle quali è necessaria la trazione. Quindi, nella pratica, con queste locomotive le ITF devono compiere lunghi tragitti. Per tale motivo, nel quadro del rapporto sul trasferimento del traffico 2015 il Consiglio federale ha introdotto una riduzione per le trazioni multiple, per un totale di 3 milioni di franchi l'anno. La riduzione, limitata fino a fine 2021, deve essere mantenuta.

L'art. 19 cpv. 3 lett. g OARF deve essere sancito *a tempo indeterminato*.

3 Il prezzo di base per traccia viene differenziato applicando i seguenti fattori di prezzo, supplementi e sconti:

g. uno sconto di 10 centesimi per asse a partire dal quinto asse motore per tracce di treni merci transalpini sulle seguenti tratte:

1. Brig–Iselle,
2. Altdorf–Bellinzona.

3.5 Contributo di copertura

Se il prezzo di base indennizza l'infrastruttura per i costi marginali di un treno, il contributo di copertura copre parte dei costi non legati alle prestazioni. Secondo l'articolo 9b capoverso 3 Lferr e l'articolo 20 OARF dal 2010 esso viene riscosso ancora solo nel traffico viaggiatori[2]. Le basi legali sanciscono che il contributo di copertura nel traffico concessionario viene calcolato in base ai ricavi, ma la decisione riguardo al suo ammontare viene lasciata all'autorità concedente. Nel traffico viaggiatori non concessionario (treni charter ecc.) ammonta a 0.0027 franchi per chilometro dell'offerta (art. 20 cpv. 1 OARF).

[1] «Dall'11 dicembre 2016 ogni settimana (...) sono disponibili, in linea di massima, circa 1'104 tracce sull'asse del San Gottardo e 633 su quello del Lötschberg-Sempione. Va precisato che alla capacità nel fine settimana è stato attribuito un peso inferiore in virtù dell'attenuazione dell'andamento settimanale. Ad esempio, per il calcolo della capacità settimanale sull'asse del San Gottardo le (...) 192 tracce disponibili giornalmente sono moltiplicate per il fattore 5,75 anziché 7,0, così da tenere in debita considerazione sia l'andamento complessivo che quello relativamente contenuto del fine settimana. Le cifre riportate vengono considerate costanti, ma la disponibilità effettiva può essere inferiore in seguito a lavori di costruzione e manutenzione e a causa di chiusure dovute a intemperie o incidenti.» (Fonte: *Traffico merci transalpino in Svizzera, Indicatori per il primo semestre 2017 e interpretazione dell'evoluzione*. UFT, settembre 2017)

[2] In teoria, secondo l'articolo 20 capoverso 5 OARF nell'ambito di una vendita all'asta un contributo di copertura può essere riscosso anche per un treno merci.

3.5.1 Contributo di copertura nel traffico viaggiatori

La proposta non prevede di modificare i contributi di copertura nel traffico viaggiatori nell'ambito della presente revisione del prezzo delle tracce. Nel traffico a lunga distanza, conformemente a quanto previsto dall'articolo 20 capoverso 2 OARF, l'UFT ha annunciato una nuova determinazione del contributo di copertura con effetto da fine 2019 e l'ha disposto il 12 giugno 2018 nell'ambito del rinnovo della concessione. Per il settore del traffico a lunga distanza rappresenta un onere supplementare di circa 50 milioni di franchi l'anno. I nuovi contributi per la rete Intercity e per quella di base dovrebbero rimanere stabili per cinque anni e saranno quindi probabilmente riesaminati con la prossima revisione periodica del prezzo delle tracce. Nel TRV l'importo, corrispondente all'otto per cento dei ricavi, è lo stesso dal 2013 e dovrebbe rimanere invariato nonostante il calo del prezzo di base. Resta altresì invariato a 0.0027 franchi per chilometro dell'offerta il contributo di copertura per il traffico viaggiatori non concessionario (treni charter ecc).

Il contributo di copertura nel traffico viaggiatori resta invariato nel prezzo delle tracce 2021.

3.5.2 Contributo di copertura nel traffico merci: trasporto di cloro

Nonostante il tema del trasporto di cloro (veicoli con numero ONU 1017) non rientri di per sé nella revisione periodica del prezzo delle tracce, si coglie qui l'occasione di proporre un adeguamento dell'OARF, poiché si tratta di una modifica di portata modesta.

Per l'attuazione della cosiddetta Dichiarazione congiunta II (DC II) tra Confederazione, FFS e settore secondario era previsto un adeguamento del prezzo delle tracce, ma non è stato possibile giungere a una soluzione consensuale. Si propone un contributo di copertura di un franco per asse-chilometro (assekm). Analogamente al supplemento per merci pericolose, viene riscosso per ogni asse contrassegnato con il relativo numero ONU a prescindere dal grado di carico. Si tratta di un criterio semplice e conforme al principio di causalità, fermo restando che anche le cisterne vuote e non ripulite devono essere identificate con il numero ONU.

Il valore è calcolato in modo che i costi delle misure previste nella DC II connesse al trasporto di cloro su rotaia vengano coperti nell'arco di circa dieci anni. Nell'insieme per i GI si tratterà di un importo esiguo, ma costituisce un rincaro notevole per i pochi singoli treni interessati. A causa di limitazioni stradali, almeno in Svizzera non è da attendersi un trasferimento dei trasporti, finché il cloro non sarà prodotto in loco. Nei confronti del trasporto di cloro attraverso la Svizzera il contributo di copertura dovrebbe avere un effetto deterrente.

Proposta di integrazione dell'art. 20 cpv. 4 OARF e di un nuovo cpv. 4bis

^{4} Fatti salvi i capoversi 4bis e 5, nel traffico merci non si riscuote alcun contributo di copertura.

^{4bis} Per i veicoli con numero ONU 1017 (cloro) si riscuote un contributo di copertura di 1 franco per asse-chilometro.

3.6 Altri elementi e considerazioni

3.6.1 Energia

Il prezzo per il consumo energetico è parte integrante del SPT. L'importante è che la vendita della corrente di trazione non comporti costi aggiuntivi per i GI. Il prezzo considera i picchi di domanda. Inoltre vi è interesse a che resti stabile. A partire dal 1° gennaio 2019 il prezzo per la captazione di energia elettrica dalla linea di contatto di cui all'articolo 3 capoverso 1 OARF-UFT è stato ridotto a 11,0 ct/kWh. Con l'ultima revisione l'UFT ha stabilito, nel nuovo allegato 5, i valori di riferimento relativi al consumo di energia per categoria di treno (valori forfettari). Se dalle ultime misurazioni dovesse risultare un quadro diverso, l'UFT si riserva di adeguare i valori forfettari, dopo consultazione delle cerchie interessate. Secondo l'articolo 20*a* capoverso 3 OARF dal 1° gennaio 2020 nell'ambito dello scartamento normale tutti i treni che non computano il consumo misurato devono pagare un supplemento del 25 per cento.

Le numerose ferrovie a corrente continua applicano, di regola, prezzi diversi secondo l'articolo 3 capoverso 2 OARF e sono esonerate dal supplemento per treni che non misurano il consumo di energia.

Per quanto concerne l'energia la proposta non comporta modifiche dei principi validi dal 1° gennaio 2019.

L'UFT si riserva il diritto di adeguare i valori di riferimento di cui all'allegato 5 OARF-UFT in funzione delle ultime misurazioni.

3.6.2 Rimunerazione in caso di disdetta

La rimunerazione in caso di disdetta di cui all'articolo 19*d* OARF a partire dal 2017 viene riscossa in funzione del prezzo di base differenziato di una traccia ordinata. In linea di principio non si devono apportare modifiche al sistema, tuttavia si propone un'integrazione per rinunce parziali. Il periodo di cui al capoverso 3 sembra opportunamente formulato. Nella pratica risulta complessa la rimunerazione dovuta a perturbazioni all'estero, ma in questo caso l'UFT confida che GI e ITF troveranno soluzioni conformi all'ordinanza.

Per quanto concerne la rimunerazione in caso di disdetta, al cpv. 1 dell'art. 19*d* OARF si aggiungono le rinunce parziali.

[1] Qualora un'impresa di trasporto ferroviario rinunci in singoli giorni all'utilizzazione di una traccia attribuitale in via definitiva o di sue parti, al posto del prezzo della traccia si applica una rimunerazione. Quest'ultima copre in particolare i costi amministrativi generati e contribuisce alla copertura dei costi fissi.

3.6.3 Supplemento per merci pericolose

Il supplemento per merci pericolose è stato introdotto nel STP nel 2013. Secondo l'articolo 19*a* capoverso 5 lettera b OARF ammonta a 2 centesimi per asse-chilometro per i veicoli non a carrelli e a 4 centesimi per carrello-chilometro per i veicoli a carrelli (carrellokm). Nei lavori preparatori della presente proposta di attuazione della revisione del prezzo delle tracce 2021 è stata valutata una modifica, quindi respinta. In compenso si propone un contributo di copertura per il trasporto di cloro (cfr. 3.5.2).

Il supplemento per merci pericolose resta invariato a CHF 0.02/assekm ovvero 0.04/carrellokm.

3.6.4 Prestazioni supplementari

I GI possono continuare a fissare i prezzi delle prestazioni supplementari in virtù dell'articolo 22 OARF.

4 Ripercussioni finanziarie

Se nel 2013 e 2017 il Consiglio federale aveva aumentato i prezzi nel segno di un maggiore finanziamento da parte degli utenti, in quest'occasione fa il contrario e riduce il prezzo delle tracce. L'UFT si aspetta che la riduzione vada a vantaggio dei passeggeri (traffico viaggiatori) e dei caricatori (traffico merci) e non delle ITF.

Nel *traffico viaggiatori* le tariffe vengono stabilite dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP). Le ITF dovranno adottare opportune misure tariffarie affinché gli utenti approfittino della riduzione del prezzo delle tracce.

Nel *traffico merci* le ripercussioni sono più difficili da valutare. Con la presente proposta la maggior parte dei treni merci usufruirà di prezzi delle tracce più bassi il che, in teoria, dovrebbe consentire un calo tangibile dei costi dei trasporti.

4.1 Ripercussioni finanziarie dirette delle modifiche

Le modifiche del SPT proposte hanno effetti diretti sulle imprese ferroviarie. L'UFT ha determinato le ripercussioni finanziarie, a fronte di volumi di traffico (e materiale rotabile!) invariati, sulla base degli effettivi ricavi delle tracce notificati nel 2017. Probabilmente il prezzo delle tracce si ridurrà di circa 90 milioni di franchi l'anno, dei quali 30 milioni riguarderanno il traffico a lunga distanza(TLD), 30 milioni quello regionale e quasi 30 milioni il traffico merci (cfr. tab. 2).

	Proposta consolidata: variazioni in mio. CHF rispetto a 2017				
	TLD	TRV	Traffico merci	Altri	Somma
Prezzo di base usura*	0	0	0	0	0
Prezzo di base traccia	-26	-30	-10	-3	-70
Fattore qualità delle tracce	0	0	-8	-2	-11
Buono insonorizzazione	0	0	0	0	0
Contributo di copertura**	0	0	0	0	0
Sconto treni lunghi	0	0	-5	0	-5
Somma	-26	-30	-23	-6	-85
*) Mantenimento sconto di trazione per treni merci transalpini con trazione multipla					
**) Nessuna modifica per il traffico viaggiatori; per il traffico merci (cloro) > 0.5 mio. CHF/anno					

Tabella 2: stima delle ripercussioni finanziarie della revisione in mio. fr. per anno e settore

La figura 2 (di seguito) presenta il confronto tra le somme dei prezzi delle tracce prima e dopo la revisione 2021 per settore (la voce «altri», in cui rientrano in particolare il servizio auto al seguito e i treni vuoti, non è rappresentata).

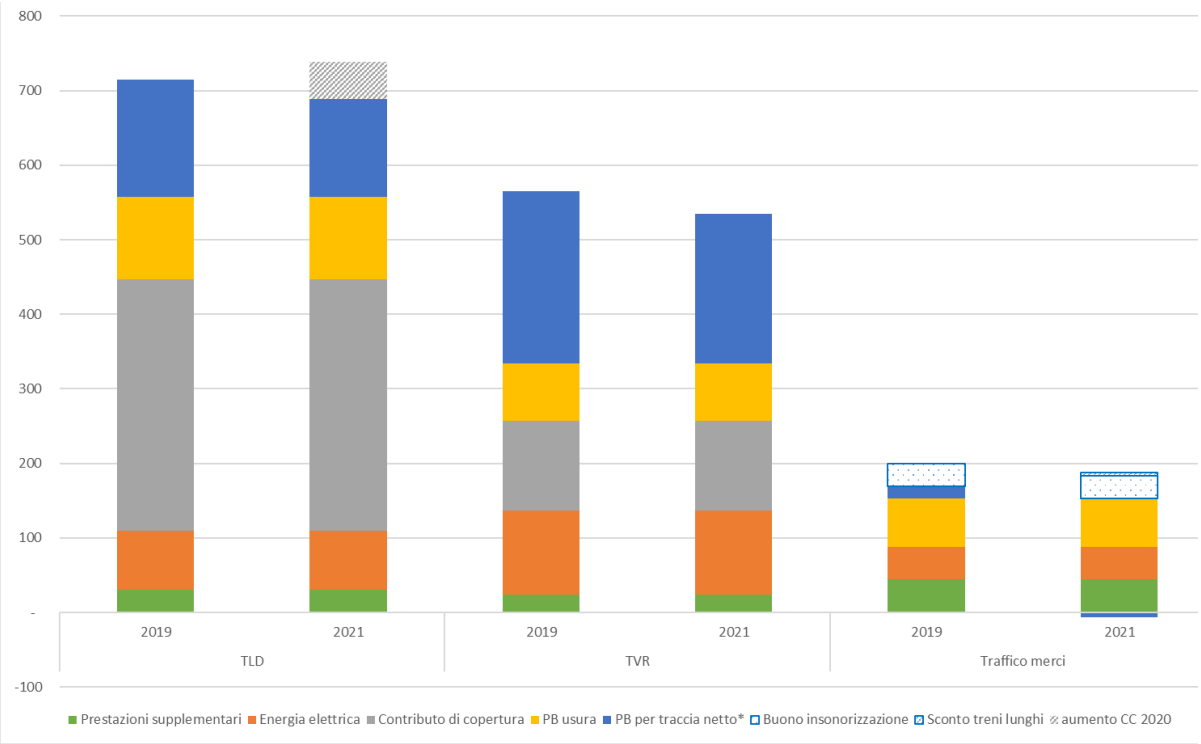

Figura 2: confronto prezzo delle tracce 2019 vs. 2021 per settore

Per il buono insonorizzazione non si registra alcuna differenza di prezzo. Si prevede che nel 2021 il buono sarà superiore di circa 10 milioni di franchi.

Difficile da prevedere, oltre al numero di assi-chilometro risanati sul piano fonico nel traffico merci, è in particolare l'effetto del nuovo sconto per treni lunghi: se attualmente circolano pochi treni con carichi rimorchiati di oltre 540 metri, il loro numero potrebbe aumentare notevolmente, qualora l'incentivo funzionasse, una volta che l'infrastruttura sarà stata ampliata con il corridoio di 4 metri e la galleria di base del Ceneri.

4.2 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione

Senza un aumento dei contributi di copertura, la Confederazione ovvero il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) deve compensare una parte dei circa 90 milioni di franchi di perdita di ricavi per l'infrastruttura, ovvero le spese che saranno trasferite tra i costi fissi, attraverso le CP concluse con i GI.

4.3 Ripercussioni finanziarie per i Cantoni

I Cantoni in media finanziano per metà le indennità del TRV e quindi, indirettamente, il prezzo delle tracce destinate ai treni TRV. La riduzione di quest'ultimo dovrebbe consentire loro ceteris paribus uno sgravio di quasi 20 milioni di franchi, tendenzialmente in primo luogo sulle tratte principali dell'infrastruttura a scartamento normale e solo marginalmente sulla rete a scartamento ridotto. Quest'effetto tuttavia si riduce proporzionalmente se vi è un adeguamento delle tariffe (cfr. 4.6).

4.4 Ripercussioni finanziarie per le ITF nel traffico merci

Per le ITF nel traffico merci è da attendersi un risultato mediamente migliore. Grazie alle modifiche, segnatamente la riduzione del prezzo di base per traccia e il fattore in funzione della qualità delle tracce, esse potranno infatti ridurre i propri costi. I treni merci lunghi potranno usufruire di un nuovo sconto.

4.5 Ripercussioni finanziarie per le ITF nel traffico viaggiatori

Le ITF nel traffico viaggiatori avranno meno costi infrastrutturali (cfr. tab. 2): nel traffico a lunga distanza la diminuzione dei costi pari a 30 milioni di franchi corrisponde a una riduzione del prezzo delle tracce del tre-quattro per cento, mentre nel TRV a un calo di circa il cinque per cento. La riduzione interessa in particolare le ferrovie a scartamento normale, mentre nell'ambito dello scartamento ridotto le ITF saranno sgravate solo in misura marginale. In questo contesto l'UFT si aspetta che le ITF facciano approfittare di questi risparmi anche i propri clienti, mediante un adeguamento delle tariffe.

4.6 Ripercussioni finanziarie su terzi

Secondo l'UFT gli utenti del traffico viaggiatori, ovvero i passeggeri, potranno usufruire di tariffe più basse. 60 milioni di franchi corrispondono a circa il due per cento dei ricavi del traffico ferroviario. Tuttavia, poiché il sistema tariffario comprende tutti i vettori di trasporto, ovvero anche bus, tram, impianti a fune e battelli, la riduzione potrebbe risultare leggermente inferiore al suddetto importo. Inoltre, il livello tariffale è influenzato anche da molti altri fattori.

5 Conclusioni

Con la presente revisione s'intende adeguare i prezzi delle tracce all'attuale evoluzione dei costi infrastrutturali. Le ITF approfittano del principio secondo il quale il prezzo delle tracce è stabilito in funzione dei costi marginali.

L'UFT propone innanzitutto di ridurre notevolmente il prezzo di base per traccia, senza ripercussioni sul sistema dei prezzi in funzione dell'usura introdotto da poco.

In secondo luogo si introduce una compensazione per le ITF che trasportano merci mediante uno sconto per i treni lunghi, considerato che questi costituiscono un notevole onere per le ITF, in particolare per le manovre.

Alla figura 3 è rappresentato il sistema di definizione dei prezzi delle tracce che risulterà dall'introduzione di queste modifiche. Gli elementi raffigurati con contorno verde sono nuovi o modificati:

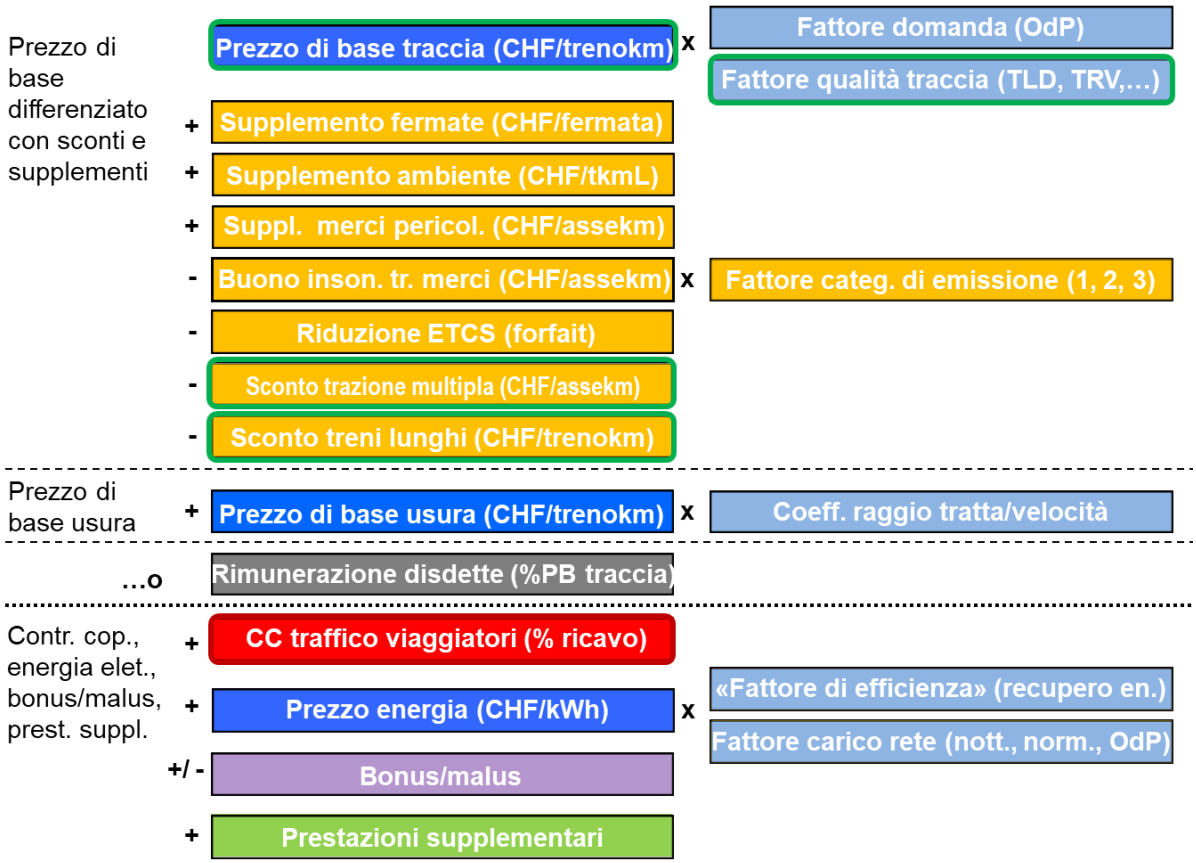

Figura 3: struttura del sistema di definizione dei prezzi delle tracce a partire dal 2021