



CH-3003 Berna, UFT

Destinatari secondo elenco allegato

N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Vs. riferimento:

Ns. riferimento: kok

Collab. responsabile: Kjell Kolden

Berna, 21 aprile 2010

Nuovo sistema di definizione dei prezzi di tracciato - consultazione preliminare delle cerchie interessate

Gentili signore, egregi signori,

In vista di una prossima revisione del sistema di definizione dei prezzi di tracciato, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha istituito e condotto un gruppo di lavoro che ha elaborato una proposta in merito. In allegato troverete, per una presa di posizione, il rapporto sui risultati dei lavori concernente in particolare i principi da applicare in futuro alla definizione dei prezzi di tracciato.

Attiriamo la vostra attenzione sul fatto che la proposta si fonda sui prezzi finora applicati; alcuni elementi indicano tuttavia che i costi marginali standard considerati per la sua elaborazione sono troppo bassi. L'UFT sta ora verificando il fabbisogno supplementare di fondi per mantenere la qualità dell'infrastruttura. Non appena saremo in possesso delle vostre risposte e dei risultati della verifica citata provvederemo a rielaborare la proposta e a sottoporla a una procedura di consultazione pubblica.

Vi preghiamo di esaminare il rapporto in via preliminare e di rispondere alle domande del questionario, inviandoci le risposte *entro il 31 maggio 2010*. Per ulteriori chiarimenti sono a vostra disposizione il signor Kolden (kjell.kolden@bav.admin.ch; 031-322 57 72) e il signor von Känel (beat.vonkaenel@bav.admin.ch; 031-324 63 38).

Ringraziandovi fin d'ora per la preziosa collaborazione, porgiamo distinti saluti.

Ufficio federale dei trasporti

Dott. Max Friedli, Direttore



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-202010-04-20/443443

Allegati:

- Rapporto
- Carte della rete

Destinatari:

- Gestori dell'infrastruttura:
FFS, HBS, HBL, BLS Netz, SOB, Thurbo, TPF, TMR, OeBB, TRAVYS, CJ, STB, SZU, ST, DVZO, TRN, BDWM, CFEG, DB Netz, BJR (BOB, BLM, JB, WAB), SEHR, TPC, AB (FW), MBC, BLT, FB, MGI, ASm, LEB, FART, FLP, MIB, MOB (VCh, MVR), NStCM, SEFT, RhB, RBS, zb, WB, WSB, RB, BRB, MG, PB, BVB, SVB, TPG, TN, VBZ (Db), VBG, TL (LO, TSOL)
- Imprese di trasporto ferroviario:
SBB GmbH, BLS, RA, TILO, RICI, MGB (GGB), HECH (Unione dei treni storici della Svizzera), DB Regio, DB Fernverkehr
- Imprese e organizzazioni del traffico merci su ferrovia:
FFS Cargo, BLS Cargo, CR, Hupac, Hangartner, RAlpin, RLC, RFCT, TXLCH, DB Schenker Schweiz, ACTS, Swissterminal, VAP, VSMR, Cargo Forum Schweiz, Pro Cargo Rail, Swiss Shippers' Council
- Unione dei trasporti pubblici
- Cantoni, ZVV, Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici

Copia con allegati p. c. a:

- UFAM, AFF, sk
- kok (aa)

Copia tramite link a:

- F, STU, EDT, MEP, voj, gim, atr, bot, fea, rit, bea, scl, vkb, sfr, agr



sn/kok, marzo 2010

Proposta per un nuovo sistema di definizione dei prezzi di tracciato

Rapporto per la consultazione preliminare

N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/286

1 Premessa

Con l'apertura della rete ferroviaria europea a tutte le imprese di trasporto ferroviario (ITF), attuata a seguito dell'entrata in vigore della direttiva 91/440/CEE, è stata introdotta la separazione sul piano contabile tra il settore dell'esercizio e quello dell'infrastruttura. Nel contempo è stato applicato uno strumento, il prezzo di tracciato (PT), destinato a remunerare i gestori dell'infrastruttura (GI) per le prestazioni fornite alle ITF.

In base all'accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera si è impegnata a cercare soluzioni con i rappresentanti dell'UE in seno al comitato misto previsto dall'accordo per armonizzare il diritto svizzero con quello europeo. I principi in tal senso furono introdotti già nel 1999 con la riforma delle ferrovie e con la modifica della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), in vigore dal 1° gennaio 1999, e dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122). Sebbene il sistema di definizione dei prezzi di tracciato (qui di seguito: sistema) da allora in vigore si sia dimostrato tutto sommato efficace, è sorta in seguito la necessità di attuare adeguamenti. Nel 2003 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha incaricato un esperto esterno di analizzare il sistema applicato. L'esperto è giunto alla conclusione che sarebbero necessari più incentivi per un utilizzo della rete che comporti un carico minore sul piano infrastrutturale, energetico, ambientale e per quanto concerne i costi operativi in generale. I parlamentari Pedrina, Büttiker e Rime hanno presentato mozioni in cui chiedono modifiche del sistema in tal senso, in particolare:

- uno sfruttamento ottimale delle capacità,
- una ripartizione dei costi più attenta al principio della verità dei costi,
- incentivi per investimenti in misure che riducono l'impatto ambientale,
- una definizione dei PT meno basata sul peso dei treni,
- maggiori incentivi a favore della puntualità,
- facilitazioni per il traffico merci su ferrovia mediante PT più bassi.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Nel terzo pacchetto parziale della riforma delle ferrovie 2 è in primo piano il finanziamento dell'infrastruttura, in cui i PT assumono un ruolo importante. In questo contesto l'UFT ha incaricato il PF di Zurigo di elaborare una proposta per un nuovo sistema di definizione dei prezzi di tracciato (pervenuta alla fine del 2007). Un gruppo di lavoro guidato dall'UFT e composto da rappresentanti dei GI, dei Cantoni e dell'Amministrazione federale ha quindi esaminato la questione. Il presente rapporto illustra i risultati scaturiti da questi lavori.

2 Obiettivi

Il nuovo sistema deve permettere di raggiungere i seguenti obiettivi:

- carico minimo sull'infrastruttura,
- risparmio di energia,
- impatto ambientale minimo,
- utilizzo ottimale delle capacità,
- minori costi operativi.

Queste esigenze contraddicono in parte le condizioni generali più importanti, presentate brevemente in questo capitolo.

2.1 Considerazione del sistema finora applicato

Il sistema applicato per più di un decennio si è dimostrato valido e ha mantenuto i prezzi stabili; inoltre è chiaro e consente in linea di massima un'applicazione delle norme semplice, ma precisa e corretta.

Il nuovo sistema proposto deve quindi tener conto e conservare i vantaggi del sistema in vigore.
--

2.2 Costi marginali standard

A norma dell'articolo 7 capoverso 3 della direttiva europea determinante (2001/14/CE), i PT minimi per l'accesso alla rete "(...) sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario". La tariffa dei costi marginali non deve dar luogo a prezzi discriminanti, come stabilito nell'articolo 9b capoverso 3 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101): "La remunerazione va stabilita senza discriminazione e deve coprire almeno i costi marginali causati normalmente da una tratta moderna e fissati dall'UFT per quella categoria di tratte." Tali costi, denominati



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

costi marginali standard, sono definiti nelle disposizioni esecutive dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria (DE-OARF; RS 742.122.4).

Studi scientifici condotti nell'ambito del progetto UE "CATRIN" hanno confermato che il prezzo minimo attualmente applicato corrisponde al livello dei costi marginali standard. Tuttavia, sembra che nella definizione dei prezzi si dia troppo rilievo al peso dei treni, espresso in tonnellate-chilometro lorde (tkmL). L'UFT farà eseguire un'ulteriore valutazione in merito al fine di chiarire in quale misura anche i costi marginali per unità (treno-km, t-km lorde) sono più elevati di quanto finora calcolato.

Il principio dei costi marginali standard viene mantenuto. Per quanto concerne il prezzo per la manutenzione in funzione dell'utilizzo delle tratte, questo non dovrà più essere stabilito solo in funzione del peso; una parte sarà calcolata in base ai treno-chilometri.

2.3 Neutralità delle entrate

Il PT, pur essendo una fonte di entrate importante per i GI, copre in primo luogo solo i relativi costi marginali (v. numero 2.2) e in secondo luogo (mediante il contributo di copertura) una quota dei costi fissi. Ciò determina indirettamente l'entità dei costi non coperti dell'infrastruttura ferroviaria indennizzati in base alla Lferr. D'altro canto, l'entità dei sussidi per l'infrastruttura è stabilita a livello politico ed esula quindi dall'ambito di competenza dell'UFT. Il livello dei PT va definito in base a queste decisioni: attualmente non è consentito ridurre i ricavi dei PT, se lo Stato non dispone di maggiori fondi per l'infrastruttura.

Dal punto di vista delle ITF, il PT, in particolare quello per il traffico merci, non dovrebbe aumentare al fine di non ostacolare il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. A questo proposito nel 2009 il Consiglio federale ha deciso di eliminare il contributo di copertura del traffico merci, una decisione tuttora valida. Per quanto concerne il traffico regionale viaggiatori (TRV), si mira a raggiungere un equilibrio tra costi e ricavi; in caso contrario si avrebbe un aumento o una diminuzione dei costi non coperti del TRV, ossia i committenti di questi servizi di trasporto (Confederazione e Cantoni) ne sarebbero gravati o alleggeriti.

Si intende raggiungere la neutralità delle entrate per i GI rispetto al livello attuale (calcolato in base ai dati del 2009, escluso il contributo di copertura del traffico merci).

2.4 Differenziazioni

È opportuno porre maggiori incentivi mediante l'applicazione di prezzi differenziati. Differenziando i prezzi in funzione della domanda è possibile, a seconda della situazione, che il PT riscosso per certi



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

treni non copra interamente i loro costi marginali, mentre in altri casi può superare nettamente l'ammontare di questi costi.

Pertanto, il principio secondo cui per i treni merci non si riscuote il contributo di copertura non può più essere applicato a ogni singolo treno, ma rimane generalmente valido per il settore del traffico merci in base al principio della neutralità delle entrate (v. numero 2.3).

La differenziazione dei prezzi deve riflettere la disponibilità di pagamento tenendo conto del diverso livello di qualità delle tratte e dei tracciati e rispettando nel contempo le condizioni generali predefinite quali la neutralità di costi/entrate, la mancanza di effetti di controllo indesiderati e la competitività all'interno del traffico merci.

2.5 Energia

Il prezzo per il consumo di energia è parte integrante del sistema. In questo caso è importante che la vendita della corrente di trazione risulti neutra per i GI. Il prezzo deve corrispondere a quelli effettivamente applicati sul mercato e tener conto delle variazioni della domanda. Permane l'interesse alla stabilità dei prezzi.

Per quanto concerne l'energia, la proposta non intende modificare né i principi né il livello dei prezzi.



3 Risultati del gruppo di lavoro: la proposta in breve

Il gruppo di lavoro 2+ ha esaminato, sotto la guida dell'UFT, la "Proposta di un nuovo sistema per la definizione dei prezzi di tracciato in Svizzera" del novembre 2007 e ha elaborato su questa base una nuova proposta. In questo capitolo presentiamo i singoli elementi dei PT. La struttura concreta e l'ammontare dei singoli elementi, da definire, saranno oggetto di discussione. La figura 1 presenta graficamente la struttura del nuovo sistema.

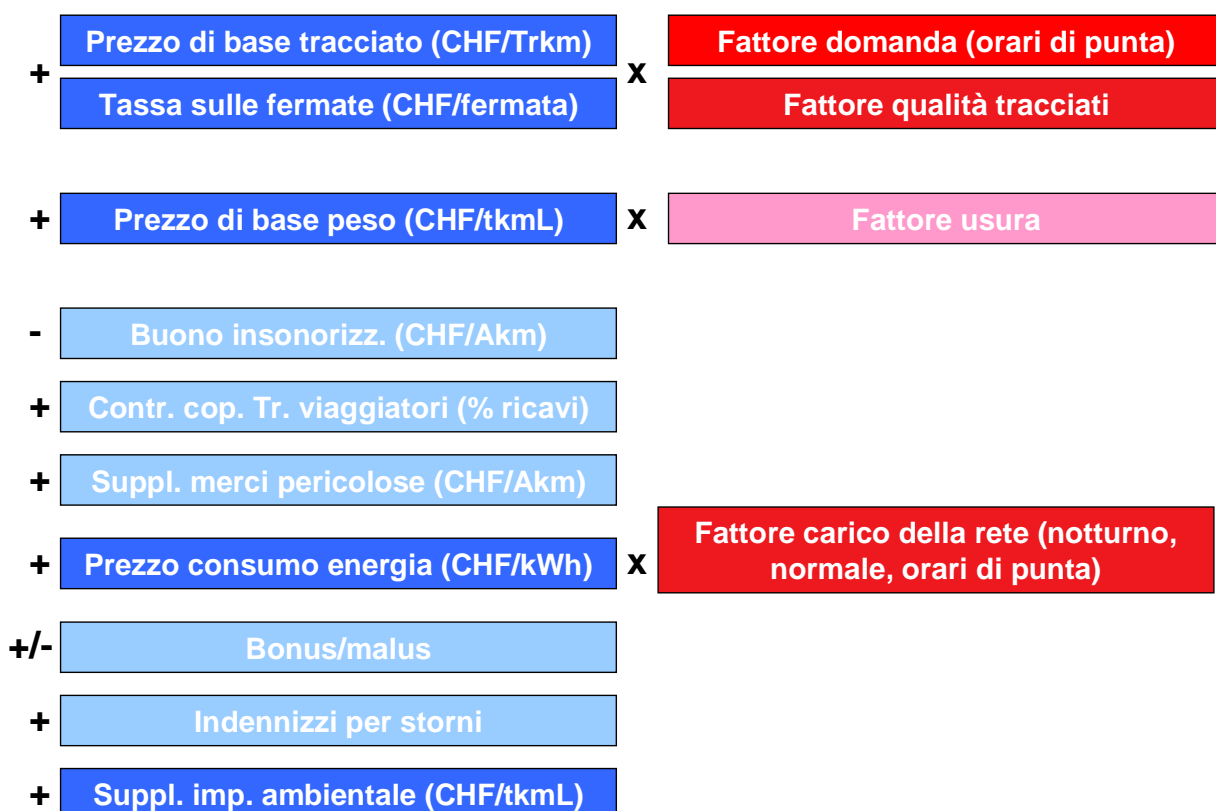


Figura 1: Struttura del nuovo sistema di definizione dei prezzi di tracciato (elementi che l'UFT deve stabilire)



3.1 Elementi dei PT proposti

a) Prezzo di base per tracciato

Considerazioni

Il prezzo di base per tracciato copre i costi operativi di cui si tiene conto nel sistema attuale con i prezzi per la circolazione e per la manutenzione degli impianti elettrici e con la tassa per le stazioni nodali. Si ritiene opportuno introdurre una differenziazione di massima dei prezzi, classificando le tratte in tre categorie (NFTA, rete principale e rete secondaria). Una differenziazione in funzione della capacità non risulta invece adeguata, non essendo attestata una relazione tra capacità e costi marginali. La classificazione va quindi stabilita in base a elementi qualitativi come le possibilità d'incrocio e la densità degli impianti.

Attuazione tecnica

Ogni treno paga un prezzo di base per treni-chilometro differenziato in funzione delle tratte (secondo la carta della rete), moltiplicato per i fattori relativi alla domanda e alla qualità dei tracciati. La differenza di prezzo tra le reti A e B è dovuta ai diversi impianti di esercizio, manutenzione, emergenza e salvataggio. Il prezzo della rete A corrisponde al supplemento attualmente applicato per l'utilizzo della galleria di base del Lötschberg. La rete C comprende solo tratte a binario unico con basso standard d'impianti.

Rete A Gallerie con propria centrale operativa (BZ)	CHF 3,15/Trkm;
Rete B (rete principale):	CHF 1,15/Trkm;
Rete C (rete secondaria):	CHF 0,85/Trkm;
Rete D (tram senza impianti di sicurezza)	CHF 0,45/Trkm

b) Tassa sulle fermate

Considerazioni

È respinta la proposta del PF ZH di introdurre una tassa sulle fermate stabilita in funzione dei costi e destinata al finanziamento delle stazioni. Tramite l'indennizzo del traffico regionale viaggiatori (TRV) una tassa di questo tipo andrebbe soprattutto a carico dei committenti, che finanziano anche gli impianti destinati al pubblico.

A questo riguardo si propone di adottare un elemento del contributo di copertura fissato in base alla capacità, visto che ogni fermata (su tratte con traffico misto) richiede capacità sulla tratta. In assenza di traffico misto, la tassa sulle fermate non è giustificata e non viene quindi riscossa. Questa tassa si ripercuote soprattutto sugli oneri per le offerte del TRV, mentre riguardo al traffico merci rappresenta



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

un incentivo a far circolare i treni senza fermate. Nel traffico viaggiatori a lunga distanza non si dovrebbero registrare modifiche di rilievo.

Attuazione tecnica

La tassa sulle fermate viene riscossa per le tratte con traffico misto (oltre al TRV almeno 12 treni merci o a lunga percorrenza al giorno) indicate nella carta della rete e moltiplicata, come il prezzo di base per tracciato, per i fattori relativi alla domanda e alla qualità dei tracciati. La tassa concerne solo le fermate ordinate e previste a livello operativo, non quelle stabilite per motivi infrastrutturali.

Tassa sulle fermate = CHF 1,50 per fermata sulle tratte con traffico misto indicate sulla carta della rete

c) Fattore in funzione della domanda

Considerazioni

Si tratta probabilmente dello strumento d'incentivazione più importante dal punto di vista dei GI. La differenziazione proposta dal PF ZH è giudicata insufficiente; nel contempo non va però accentuata la complessità dei calcoli dei PT. Si ritiene adeguato raddoppiare il prezzo di base riferito alle tratte negli orari di punta in modo da ottenere l'effetto desiderato. Questo fattore non avrà effetti di incentivazione sul traffico cadenzato; i costi per gli orari di punta di questi trasporti saranno però compensati dalle tariffe inferiori in orari notturni e poco richiesti. Inoltre, il traffico cadenzato approfitterà del fatto che altri treni utilizzeranno i tracciati al di fuori degli orari di punta.

Attuazione tecnica

Il prezzo di base per tracciato e la tassa sulle fermate vengono raddoppiati negli orari di punta per le tratte molto sollecitate. Per quanto concerne la definizione del fattore in funzione della domanda, l'elemento decisivo è l'ora alla quale il treno parte da un punto operativo.

Fattore in funzione della domanda per le tratte secondo la carta della rete = 2
Valido negli orari di punta (da lunedì a venerdì dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19).

d) Qualità dei tracciati

Considerazioni

Le ITF sono disposte a pagare prezzi più alti per buoni tracciati. Nella prassi tuttavia le possibilità di scelta sono limitate sia per i GI che per le ITF, poichè vanno osservate le priorità per l'assegnazione dei tracciati di cui all'articolo 9a della Lferr. Applicando il fattore per la qualità dei tracciati si intende tener conto di tale situazione e, in particolare, compensare gli svantaggi per il traffico merci.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Attuazione tecnica

Il fattore in funzione della qualità dei tracciati viene moltiplicato per gli altri elementi del PT relativi ai tracciati (prezzo di base per tracciato, tassa sulle fermate e fattore in funzione della domanda). I treni sono ripartiti in cinque categorie.

Categoria A (traffico viaggiatori a lunga distanza con concessione federale):	fattore 1,2
Categoria B (traffico regionale viaggiatori con concessione federale):	fattore 1,0
Categoria C (traffico merci e traffico viaggiatori senza concessione federale):	fattore 0,9
Categoria D (locomotive, traffico merci con tempi di attesa):	fattore 0,8
Categoria E (traffico di consegna, traffico a carri completi isolati):	fattore 0,7

I tracciati per treni merci che comportano tempi di attesa imposti superiori a 15 minuti (se il tracciato è occupato da un treno prioritario) sono attribuiti alla categoria D.

e) Prezzo di base in funzione del peso

Considerazioni

Secondo gli ultimi dati, l'usura degli impianti dipende dal peso in misura inferiore rispetto a quanto ritenuto fino ad oggi. Di conseguenza, occorre ridurre il prezzo per tkmL riscosso per la manutenzione commisurata alle prestazioni. La riduzione è compensata dal prezzo di base per tracciato in funzione della distanza, in modo da coprire i costi marginali.

Sarebbe opportuno definire una ripartizione dei costi ancora più precisa e fedele al principio di causalità mediante un nuovo fattore relativo alla qualità del materiale rotabile. Attualmente non sono però disponibili i dati di base necessari per la sua applicazione; questo fattore viene quindi introdotto senza effetti sul PT.

Attuazione tecnica

Per ogni treno è riscosso un prezzo di base per tonnellata-chilometro lorda. Viene mantenuta la distinzione tra ferrovie con sovrastruttura leggera (tratte tranviarie) e altre ferrovie.

Ferrovie con sovrastruttura leggera:	0,0014 CHF / tkmL
Altre ferrovie (di regola):	0,0018 CHF / tkmL

Il prezzo di base può essere moltiplicato per un fattore relativo all'usura (analogo al fattore per la qualità dei tracciati). Per ora tuttavia non si fa ricorso a questa possibilità.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

f) Rumore

Considerazioni

Il bonus insonorizzazione attualmente in vigore è stato dimezzato per il traffico viaggiatori dal 1° gennaio 2010, poiché in questo settore la maggior parte dei veicoli è già dotata di dispositivi di frenaggio silenziosi. L'attenzione è ora rivolta al traffico merci. L'efficacia di questo elemento rimarrà tuttavia limitata finché i Paesi limitrofi non avranno introdotto un'analogia differenziazione nel prezzo di tracciato. Ciononostante la Svizzera intende mantenere il bonus insonorizzazione, ma vanno chiariti alcuni punti concernenti la sua integrazione nel nuovo sistema.

Sarebbe opportuno poter disporre dei dati relativi a interi convogli e non ai vagoni; ciò sarà possibile in futuro con la rilevazione delle emissioni foniche e di altre caratteristiche di ogni treno al suo passaggio a determinati punti di misurazione. Per ora le soluzioni tecniche non sono però soddisfacenti e l'onere necessario per il rilevamento piuttosto notevole. Pertanto, il PF ZH ha presentato una proposta di transizione a un sistema differenziato fondato sul sistema attuale, la cui applicazione risulta tuttora semplice e chiara.

Conclusione: anche nel nuovo sistema viene mantenuta una differenza di prezzo in base alle emissioni foniche, le cui modalità sono però ancora da definire. Per ora il sistema attuale rappresenta la soluzione migliore; si stanno elaborando alternative e miglioramenti.

Attuazione tecnica

Questo elemento del PT viene mantenuto nella sua forma attuale. Per motivi pratici si preferisce applicare un bonus invece di un malus.

Traffico viaggiatori:	0,005 CHF/chilometro-asse
Traffico merci:	0,010 CHF/chilometro-asse

g) Contributo di copertura calcolato in base ai ricavi del traffico viaggiatori

Considerazioni

Mediante questo contributo, calcolato in base ai ricavi, i GI sono incentivati a fornire buone prestazioni alle ITF poiché l'affidabilità dei servizi attira i clienti e fa aumentare le entrate. Inoltre, questo elemento consente di gestire il contributo che i vari vettori di trasporto devono fornire per coprire i costi fissi dell'infrastruttura. In tal modo è possibile rispettare le condizioni quadro finanziarie: la tariffa viene ridotta rispetto a quella attuale per garantire la neutralità delle entrate. Si rinuncia a un'ulteriore compensazione mediante altri elementi differenziati del PT.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Attuazione tecnica

Questo elemento del PT viene mantenuto nella sua forma attuale. Per quanto concerne il traffico viaggiatori con concessione federale, la riscossione avviene sempre in base ai ricavi ottenuti per i servizi di trasporto, ma con una percentuale più bassa; nel caso del traffico viaggiatori senza concessione federale è calcolato in base ai chilometri dell'offerta.

Traffico a lunga distanza:	6% dei ricavi
TRV:	8% dei ricavi

h) Supplemento per merci pericolose

Considerazioni

Questo elemento del TP è stato applicato per l'ultima volta nel catalogo delle prestazioni del 2004. Allora era prevista una copertura di massima mediante sovvenzioni per i prezzi di tracciato. Questo supplemento risulta sensato perché tiene conto del principio di causalità: determinati costi (p.es. servizio di difesa dell'impresa, limitazione dell'esercizio, messa a disposizione delle prestazioni dei servizi di emergenza cantonali) sono infatti direttamente legati al trasporto di merci pericolose. Indirettamente i costi di altri trasporti di merci si riducono di conseguenza; inoltre, l'applicazione di questa misura non richiede un notevole onere di lavoro.

Attuazione tecnica

Introduzione di un supplemento per chilometro-asse per i carri merci sottoposti al RID (regolamento sul trasporto internazionale di merci pericolose su ferrovia).

Supplemento per merci pericolose =	0,03 CHF/chilometro-asse
------------------------------------	--------------------------

i) Energia

Considerazioni

Il prezzo per il consumo di energia è mantenuto come parte integrante del sistema. Data la sua importanza per l'accesso alla rete, la compensazione tramite il prezzo di tracciato rimane invariata. Deve però figurare chiaramente come elemento del prezzo di tracciato (distinto dal prezzo di base) per facilitare tra l'altro il confronto con i prezzi dell'energia applicati all'estero. Questo prezzo corrisponde a quelli di mercato, considerati gli attuali presupposti del settore Energia delle FFS e i picchi di domanda che si registrano sul mercato dell'energia elettrica per lo più contemporaneamente a quelli del traffico. Oltre a quella diurna e notturna, si introduce una nuova tariffa per gli orari di punta.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Attuazione tecnica

Secondo il procedimento finora seguito, l'UFT stabilisce un prezzo per kWh d'intesa con FFS Energia (decreto del Consiglio federale del 27 giugno 2001 sul risanamento delle Ferrovie federali svizzere, parte II). Il livello di questo prezzo rimane quello finora adottato.

Orari di punta (lu – ve dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19):	fattore 1,2
Tariffa normale (dalle 9 alle 16 e dalle 19 alle 22):	fattore 1,0
Tariffa notturna (dalle 22 alle 6):	fattore 0,6
Il sabato e la domenica non si applica la tariffa per gli orari di punta; la tariffa normale è valida dalle 6 alle 22.	

Per motivi di semplicità la tariffa per gli orari di punta è definita allo stesso modo del fattore per la domanda (v. punto c).

j) Sistema bonus/malus

Considerazioni

L'articolo 11 della direttiva 2001/14/CE prescrive che i sistemi per la definizione dei prezzi di tracciato incoraggino, "mediante un sistema di prestazioni, le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Questo sistema può prevedere sanzioni per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni". La Commissione dell'UE conferma che l'adozione di un sistema comprendente incentivi e sanzioni (bonus/malus) è prioritaria e, in relazione al primo pacchetto ferroviario, critica diversi Paesi membri proprio per la sua mancata attuazione.

Nell'OARF è previsto un sistema bonus/malus (art. 21 cpv. 2) volto a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Finora non è stato però introdotto né si dispone di una proposta concreta in merito. A questo proposito, oltre a ponderare la correttezza e l'onere amministrativo, vanno analizzati esattamente gli effetti di incentivazione del sistema.

Attuazione tecnica

Da definire. Tuttavia, per motivi pratici il sistema sarebbe applicato solo a GI e ITF con un grosso volume di trasporti regolari (p.es. a partire da 100 000 treno-km all'anno).



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

k) Indennizzi per storni

Considerazioni

Le disdette di tracciati prenotati (storni) provocano oneri amministrativi e perdite di ricavi per i GI. Si propone ora di concretizzare nell'ambito del TPS l'indennizzo per storni previsto dell'OARF, in cui si indica solo la possibilità per le ferrovie di richiedere un risarcimento dei danni.

Attuazione tecnica

La proposta corrisponde al nuovo catalogo delle prestazioni 2011 e prevede una tassa differenziata secondo la data e l'ora dello storno, calcolata in base ai chilometri del tracciato. Questa regolamentazione si applica a tutti i treni, tranne alcune eccezioni, secondo il catalogo delle prestazioni. Se il GI non subisce perdite di entrate a seguito dello storno, viene applicata la tassa forfettaria di 200 franchi.

Disdette fino a 61 giorni prima del giorno di esecuzione del trasporto	0,10 CHF/Trkm
Disdette da 31 a 60 prima del giorno di esecuzione del trasporto	0,50 CHF/Trkm
Disdette da 30 giorni fino alle 17.00 della vigilia del giorno di esecuzione del trasporto	0,80 CHF/Trkm
Disdette dopo le 17.00 della vigilia del giorno di esecuzione del trasporto	1,20 CHF/Trkm

l) Supplemento per l'impatto ambientale

Considerazioni

Questo supplemento corrisponde a quello in vigore per i treni a trazione termica circolanti su tratte elettrificate, a norma dell'articolo 1 capoverso 1 lettera a DE-OARF. Non mira a generare grandi entrate, ma a creare incentivi a favore dell'impiego di treni a trazione elettrica invece che termica (p.es. diesel).

Attuazione tecnica

Questo elemento del PT viene mantenuto nella sua forma attuale.

Supplemento per l'impatto ambientale = 0,003 CHF/tkmL su tratte elettrificate



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

3.2 Elementi del PT respinti

Singoli elementi del PT proposti dal PF ZH vanno in linea di massima respinti, mentre alcuni non sono attuabili. La maggior parte di essi può tuttavia essere applicata con modifiche più o meno importanti. In linea di massima il gruppo di lavoro raccomanda di adottare una differenziazione piuttosto prudente.

Variazioni di velocità

Il PF ha proposto di definire per ogni tratta una banda di velocità per poter sfruttare in modo ottimale le capacità, riscuotendo un supplemento per i treni che circolano a velocità non comprese in questa banda. Nella prassi i GI non sono però interessati ad armonizzare la velocità dei trasporti che circolano sulla rete; le differenze di velocità e le fermate sono comunque considerate al momento dell'assegnazione dei tracciati. Le variazioni rispetto al piano stabilito provocano importanti problemi di capacità che possono essere sanzionati mediante il sistema bonus/malus.

Qualità delle tratte

Al fine di ripartire i costi secondo il principio di causalità, lo studio del PF ha proposto di applicare un fattore che tiene conto dei requisiti posti dai singoli trasporti e dei costi marginali generati dall'utilizzo delle tratte per tali trasporti. La differenziazione proposta è stata respinta in quanto ritenuta non attuabile.

Usura delle tratte

L'applicazione di un nuovo fattore per l'usura che consideri la qualità del materiale rotabile è ritenuta opportuna, ma non realizzabile. Secondo lo studio del PF, sono necessarie ulteriori ricerche approfondite per poter ripartire il materiale rotabile in categorie adeguate. Ciononostante il gruppo di lavoro propone di introdurre un fattore in funzione della qualità dei veicoli che in seguito potrà essere sostituito da un prezzo di base in funzione del peso; al momento quest'ultimo rimane tuttavia uguale a 1 per tutti i treni.



4 Effetti

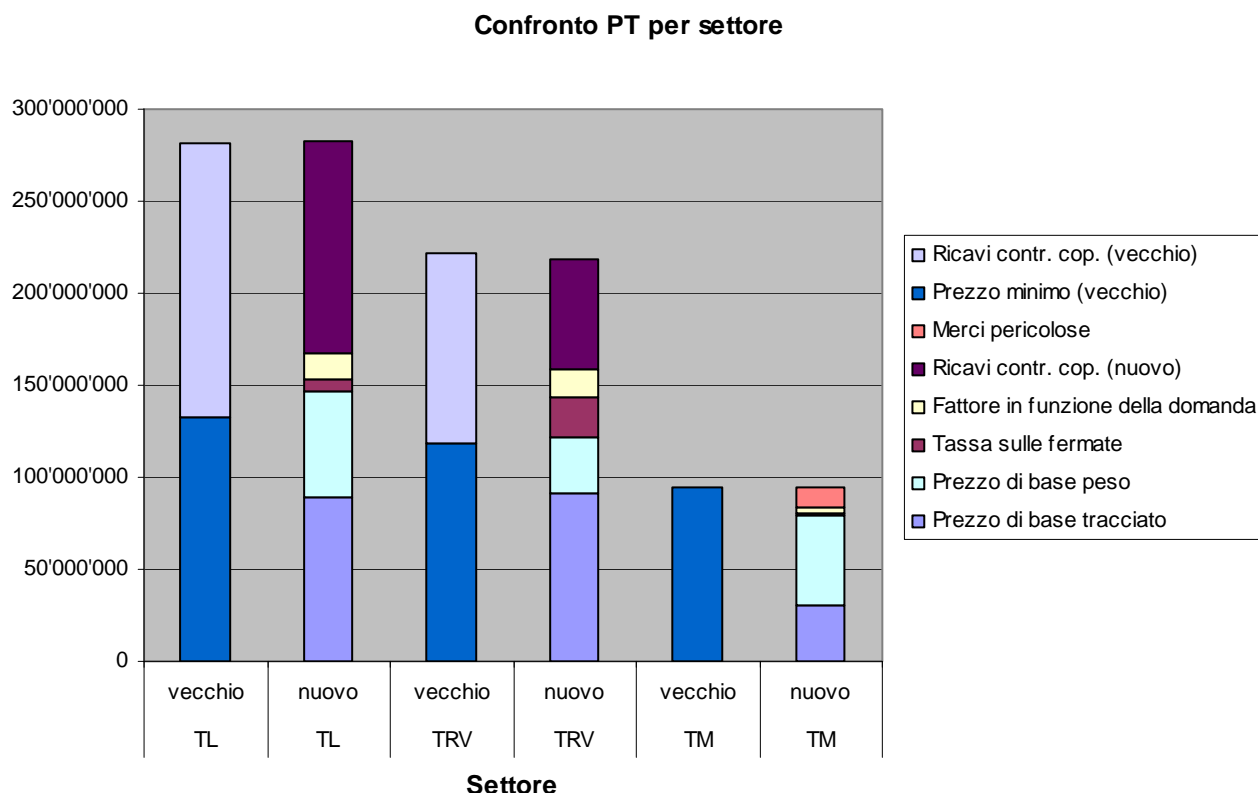


Figura 2: confronto dei prezzi di tracciato per settore secondo il vecchio e il nuovo sistema

La figura 2 illustra come si compongono i ricavi annui dei PT per i settori del traffico a lunga distanza (TL), del traffico regionale viaggiatori (TRV) e del traffico merci (TM) secondo il sistema attuale e quello nuovo. Con il nuovo sistema si registra un risultato equilibrato per tutti i settori; grazie alle differenziazioni, i costi di ogni settore sono ripartiti in modo da rispettare maggiormente il principio di causalità.

I prezzi di tracciato sono differenziati in funzione della capacità delle tratte e degli impianti di cui queste dispongono come pure della qualità dei tracciati richiesta dai vari tipi di treni. In tal modo, per un treno della rete celere che circola in orari di punta su tratte molto sollecitate il prezzo per chilometro del tracciato sarà notevolmente superiore a quello richiesto per un treno regionale che viaggia su tratte secondarie. Per quanto concerne il traffico merci, i treni pesanti pagano meno rispetto a quelli leggeri. A lungo termine il sistema incoraggia da un lato le ITF a curare la scelta dei tracciati e dei veicoli,



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

sul piano della pianificazione a definire attentamente l'offerta (p.es. nuove fermate) e, per quanto concerne l'infrastruttura, a ottimizzare la manutenzione.

5 Conclusioni

In linea di massima gli obiettivi principali sono raggiunti

La proposta qui presentata modifica il sistema esistente senza rivoluzionarlo, introducendo nuovi incentivi e moderate differenziazioni che consentono di raccogliere esperienze con effetti sostenibili dal profilo finanziario. La differenziazione dei prezzi mira ad attuare in modo più efficace la verità dei costi e a indurre modifiche, almeno a medio e lungo termine, nel comportamento delle parti interessate. Il bilancio relativo agli obiettivi di cui al capitolo 2 è quindi positivo.

In particolare, per quanto riguarda l'*utilizzo delle capacità*, il fattore in funzione della domanda sfrutta una parte della disponibilità a pagare prezzi più alti negli orari di punta e contribuisce, assieme alla tassa sulle fermate, a un utilizzo ottimale delle capacità. Nel contempo i GI sono indennizzati per il maggiore onere da sostenere negli orari in cui la rete è saturata. A lungo termine l'applicazione della tassa sulle fermate può costituire un incentivo a pianificare l'offerta in modo diverso e influire sulla decisione di realizzare nuove fermate sulle tratte molto frequentate. Inoltre, grazie al fattore relativo alla qualità dei tracciati i GI accorderebbero prezzi inferiori al traffico merci, e ciò incoraggerebbe un migliore sfruttamento dei tracciati poco richiesti.

L'obiettivo di mirare a un *carico minimo sull'infrastruttura* sarà raggiunto quando saranno disponibili le basi tecniche per differenziare il prezzo di base in funzione del peso e del materiale rotabile. Il *risparmio di energia* è ottenuto almeno indirettamente tramite i prezzi differenziati per la corrente di trazione, mentre il buono insonorizzazione e il supplemento per la trazione termica, già ora applicati, contribuiscono a *limitare l'impatto sull'ambiente*. Gli incentivi a ridurre il rumore vanno inoltre accentuati. Infine, l'adozione di un apposito sistema bonus/malus permette di ridurre le perturbazioni sulla rete e quindi di *contenere i costi operativi*.

Questioni da chiarire: fattore per l'usura, rumore, bonus/malus, contributo di copertura TRV; livello dei prezzi

Gli elementi principali del nuovo SPT sono illustrati nei capitoli precedenti; rimane da chiarire la definizione concreta di singoli elementi (cfr. al riguardo capitolo 3.1), in particolare il fattore per l'usura differenziato a seconda del materiale rotabile, la componente relativa al rumore e il sistema bonus-malus. L'applicazione pratica di questi elementi, pur già prevista, presuppone il possesso di dati non ancora disponibili. Sono pertanto indicati nella presente proposta, ma senza effetti sull'SPT. L'UFT proseguirà i lavori al riguardo.



N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

L'UFT provvederà altresì ad analizzare la sostituzione del contributo di copertura del TRV calcolato in base ai ricavi e, in via generale, i costi marginali, che sono determinanti per il livello dei prezzi di tracciato.

6 Questionario

In generale

1. Ritenete che la modifica proposta del sistema di definizione del prezzo di tracciato consenta di raggiungere gli obiettivi prefissati?

Incentivi a un migliore utilizzo dell'infrastruttura

2. L'infrastruttura è sfruttata al meglio se tutti i treni circolano alla stessa velocità, evitando per quanto possibile fermate che richiedono capacità sulle tratte con traffico misto. Con la tassa sulle fermate e il fattore relativo alla qualità dei tracciati si intende introdurre incentivi in tal senso. Pensate che questi due elementi del prezzo di tracciato consentano di raggiungere tale obiettivo?

3. L'introduzione del fattore in funzione della domanda mira a far circolare più treni in orari poco frequentati. Ritenete che questo elemento del prezzo di tracciato consenta di ottenere l'effetto desiderato?

Incentivi a un minore impatto ambientale

4. Il bonus insonorizzazione è un incentivo per far sì che si utilizzi materiale rotabile poco rumoroso. A vostro avviso, il bonus insonorizzazione – assieme alle altre misure sostenute dalla Confederazione – porta a una riduzione del rumore dovuto al traffico ferroviario?

Incentivi al miglioramento della qualità

L'applicazione di un sistema bonus/malus è già prevista per legge, ma non è ancora attuata. Con la presente modifica si intende introdurre definitivamente un sistema di questo tipo. Siete d'accordo sulla sua introduzione?



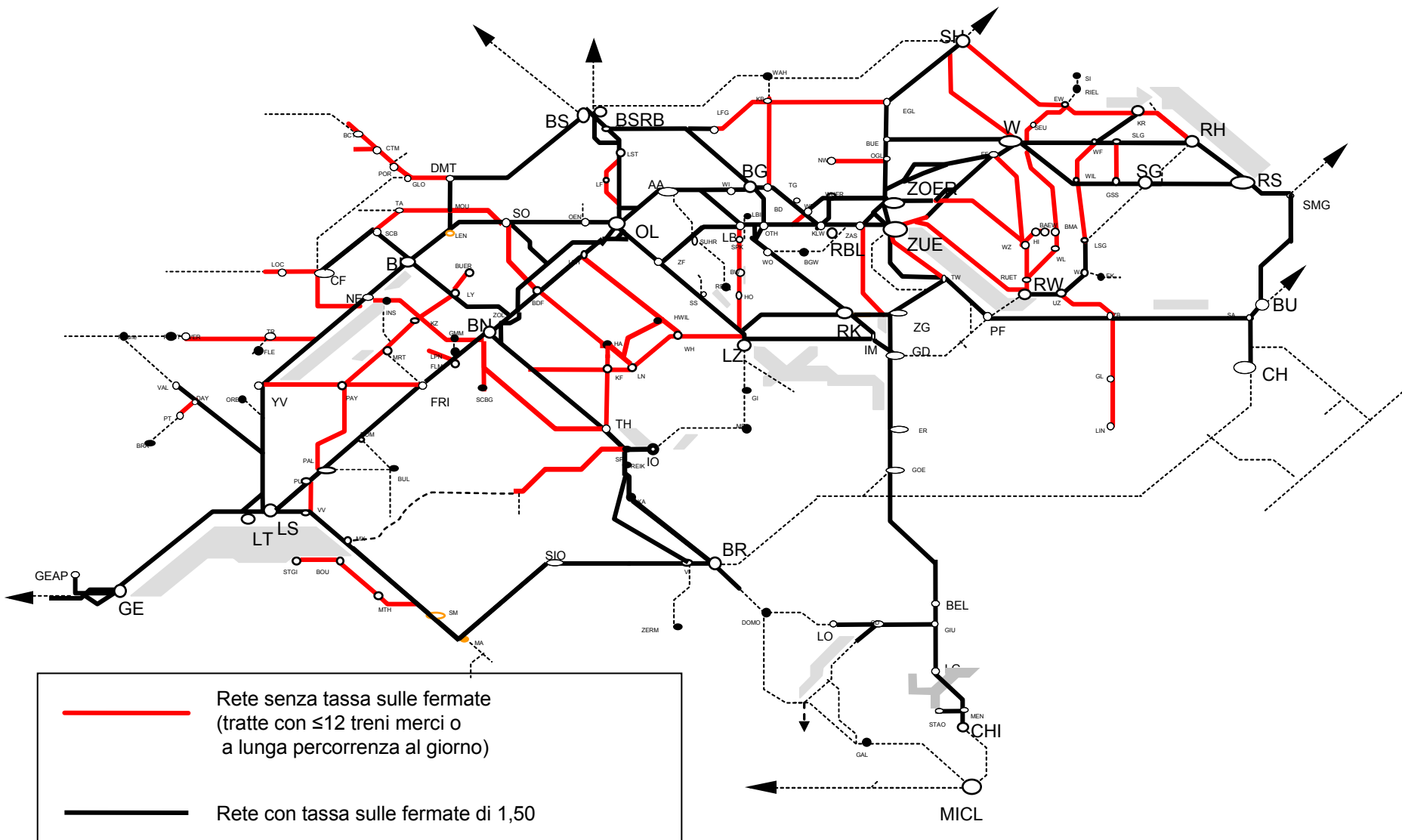
N. registrazione/dossier: 601.1/2010-04-20/443

Altri elementi

Lo studio del PF¹ propone l'introduzione di altri elementi del prezzo di tracciato, in particolare quelli relativi alla qualità e all'usura delle tratte. Questi due elementi sono stati riuniti nel "fattore per l'usura", che per ora non viene applicato poiché a nostro avviso mancano i presupposti necessari. Ritenete che il fattore per l'usura debba essere introdotto subito?

¹ Weidmann, Ulrich; Wichser, Jost; Schmidt, Philipp (2008) Systemvorschlag für ein neues schweizerisches Trassenpreissystem, Schriftenreihe des IVT (137), Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Zürich

Carta della rete 3: tassa sulle fermate



La carta della rete comprende solo le tratte dei seguenti gestori: FFS SA, THURBO, STB, ferrovia portuale del Cantone di Basilea Città (HBS), ferrovia portuale del Cantone di Basilea Campagna (HBL) e BLS Netz AG.