



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Rilevamento dei costi complessivi derivanti dalla chiusura di punti di carico

Rapporto del Consiglio federale in adempimento
del postulato 12.3595 (von Siebenthal)

N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Novembre 2015





N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Compendio

Il presente rapporto adempie il postulato depositato dal Consigliere nazionale Erich von Siebenthal che incarica il Consiglio federale di redigere un rapporto sul rilevamento dei costi complessivi derivanti dalla chiusura di punti di carico merci. Oltre a illustrare brevemente l'evoluzione del commercio e del trasporto di legno grezzo su rotaia, il rapporto presenta l'approccio adottato da FFS Cargo per il ridimensionamento, attuato nel 2013, della rete di trasporto a carri completi e la conseguente chiusura di punti di carico per il legname. Le decisioni dell'azienda sono illustrate sulla base di due esempi. Il rapporto contiene anche un elenco dei punti di carico dismessi, delle possibili alternative e delle distanze dal punto di carico alternativo più vicino. Su questa base vengono stimate le ripercussioni sui costi mettendo a confronto i risparmi ottenuti grazie alla soppressione del servizio ferroviario con i costi aggiuntivi imputabili al trasporto su strada. A partire da questi risultati, il rapporto espone e discute le conseguenze sulle prestazioni forestali e sui costi, concludendo che non è possibile dimostrare i costi supplementari per i proprietari forestali, come invece evocato dall'autore del postulato. Il rapporto presenta infine gli strumenti di promozione previsti nel quadro della revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM; FF 2015 5993), segnatamente la partecipazione della Confederazione alle ordinazioni effettuate dai Cantoni.

Indice

A) Mandato e contenuto del postulato.....	3
B) Situazione iniziale / competenze	4
D) Modifica dei processi logistici nel trasporto di legname in seguito al ridimensionamento della rete di FFS Cargo	13
E) Analisi dei risultati dal profilo macroeconomico e politico.....	15
F) Conclusioni.....	18
G) Allegato.....	19



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

A) Mandato e contenuto del postulato

Il postulato 12.3595 depositato da Erich von Siebenthal il 15 giugno 2012 ha incaricato il Consiglio federale di redigere un rapporto per rispondere tra l'altro alle seguenti domande:

1. In quale misura la chiusura di punti di carico causerà costi supplementari o un calo delle entrate e quindi un rincaro dei benefici forniti dalle foreste?
2. Come si ripercuoterà la chiusura di punti di carico periferici sul volume del traffico locale di quelli rimanenti (p. es. nei centri di città come Bienne, Berna, La Chaux-de-Fonds ecc.)?
3. Come saranno presumibilmente ripartiti questi costi tra enti pubblici e proprietari forestali?
4. Quali risparmi otterrà effettivamente FFS Cargo con tale chiusura? Qual è il rapporto costi-benefici tra questi risparmi e i costi supplementari che la chiusura genererà per i caricatori?

Sulla scorta dei risultati del rapporto il mandato di FFS Cargo dovrà essere riesaminato e, se del caso, andrà previsto nell'ordinazione il proseguimento del servizio nei punti di carico interessati.

Motivazione

Le foreste svizzere svolgono numerose funzioni d'interesse pubblico (protezione da pericoli naturali, protezione delle acque sotterranee e della natura, spazio ricreativo per la popolazione, spazi vitali per la fauna, ecc.) sulle quali lo sfruttamento sostenibile del legname ha un influsso positivo, o che addirittura lo presuppone.

La ristrutturazione in corso nel settore delle segherie costringe spesso i proprietari forestali a ricorrere al trasporto su ferrovia per far giungere il legname agli acquirenti migliori. La chiusura prevista da FFS Cargo avviene in base a criteri di redditività che l'impresa è tenuta a rispettare. Sul piano economico-aziendale non c'è nulla da obiettare, ma a livello di economia nazionale potrebbe derivarne un aumento dei costi per la Confederazione, i Cantoni e i proprietari.

Nella sua risposta del 15 agosto 2012 il Consiglio federale ha proposto di respingere il postulato. Il postulato è stato adottato il 26 settembre 2013 dal Consiglio nazionale.



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

B) Situazione iniziale / competenze

Nel settore del traffico merci la politica svizzera è chiamata a definire le condizioni generali per il trasporto delle merci su strada e su rotaia. Tra gli strumenti adottati vi sono la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) o il divieto per i mezzi pesanti di circolare di notte. Lo scopo di questi strumenti è di indurre le imprese ad adottare decisioni vantaggiose per l'economia nazionale. Anche i contributi finanziari attualmente applicati per incentivare il traffico merci ferroviario su tutto il territorio svizzero mirano sostanzialmente a rafforzare la posizione di mercato di questa modalità di trasporto. Questi contributi sono impiegati ad esempio per sostenere la realizzazione di infrastrutture dedicate (p. es. binari di raccordo e impianti di trasbordo per il trasporto combinato), per garantire l'accesso senza discriminazioni agli impianti di carico e scarico o per contenere il prezzo dei trasporti. I trasporti di legname beneficiano di una regolamentazione speciale, ossia di una tassa TTPCP ridotta, conformemente all'articolo 11 dell'ordinanza sul traffico pesante (OTTP; RS 641.811).

L'adozione da parte del Parlamento della revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM)¹, lo scorso 25 settembre 2015, conferma sostanzialmente questo orientamento politico. Tra le condizioni quadro generali volte a promuovere il traffico merci su rotaia, la legge rivista stabilisce il principio dell'autonomia finanziaria. Questo significa che spetta agli attori decidere l'offerta di prestazioni, la sua entità e la sua qualità. Il sostegno finanziario diretto alle offerte di trasporto merci per ferrovia deve costituire un'eccezione.

Considerato questo quadro politico, il Consiglio federale non ritiene opportuno disciplinare in dettaglio le tipologie di merci da trasportare per ferrovia o i punti di servizio dai quali o verso i quali effettuare il trasporto di legname. Inoltre, un disciplinamento di questo tipo sarebbe in contraddizione con il principio della ripartizione dei compiti tra Confederazione e attori privati al quale mira la revisione totale della LTM. La scelta del modo di trasporto e delle soluzioni da adottare nel caso concreto deve risultare piuttosto dall'interazione degli operatori del mercato: solo questi ultimi possono decidere caso per caso quale offerta corrisponde meglio ai loro bisogni.

¹ FF 2015 5993



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

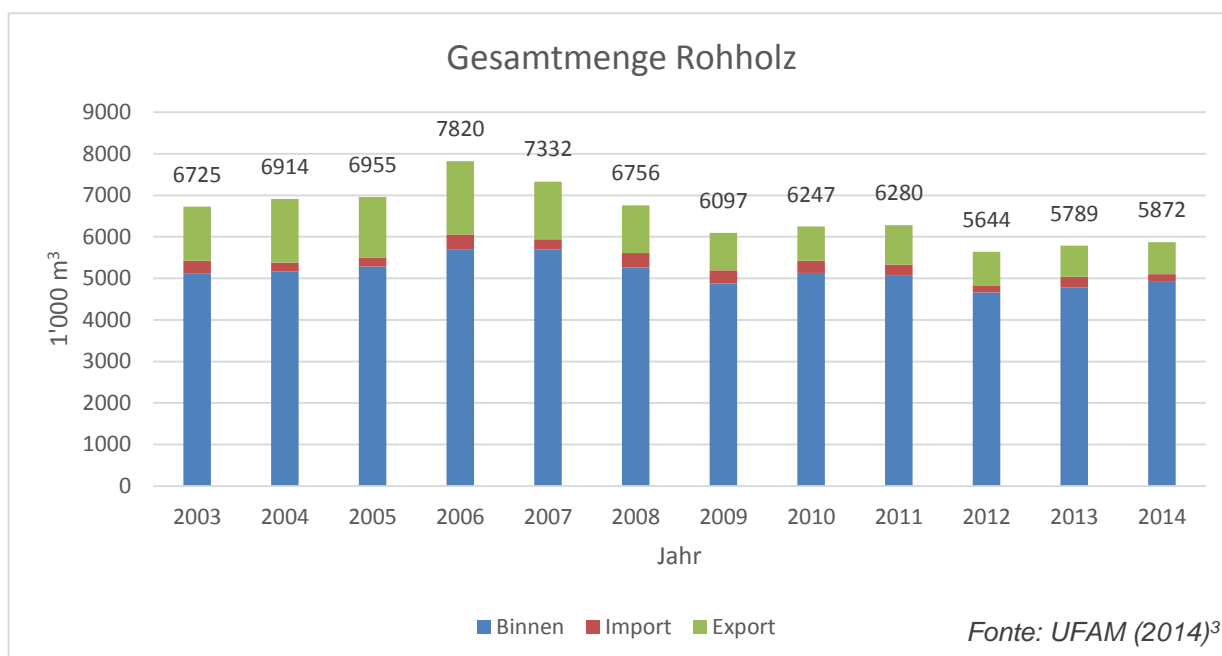
In generale

Il legno e i suoi derivati sono particolarmente importanti per l'economia svizzera, basti pensare che nel 2013 il valore della produzione silvicola svizzera si attestava a 883 milioni di franchi². La Confederazione ritiene quindi importante che il settore forestale e l'industria del legno siano integrati in processi logistici e di trasporto efficienti.

Il commercio di legno grezzo presenta fluttuazioni congiunturali e forti variazioni stagionali dovute alle attività di taglio dei proprietari forestali. Per i trasportatori si tratta di un mercato volatile. La domanda complessiva di trasporto di legname (legno indigeno, import e export) è in calo, come indica il grafico G1. La contrazione è riconducibile in particolare alla crisi economica del 2009, alla chiusura della segheria Mayr-Melnhof di Domat/Ems a fine 2010, alla forza del franco che si protrae dall'estate 2011 e al calo generale della domanda da parte dell'industria della carta. L'esportazione di tronchi continua a segnare una diminuzione, mentre le importazioni – che rivestono peraltro un'importanza secondaria – restano costanti.

Volume totale di legno grezzo in migliaia di m³, 2003 – 2014

G1



² Cfr. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/07/02/blank/ind20.indicator.200401.2004.html>

³ Valori 2014: http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/07/04/blank/key/hol_bil.html



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Se si considerano i quantitativi trasportati per ferrovia, il traffico interno risulta relativamente stabile sul lungo periodo e i volumi del 2005/2006 corrispondono all'incirca a quelli del 2014. L'evoluzione dei trasporti di legname riflette tendenzialmente quella dell'attività di taglio in Svizzera. Inoltre, nel mercato interno l'approvvigionamento di legno a scopo energetico è sempre più regionale e predilige il vettore stradale. Date la difficile situazione dell'industria europea del legno (soprattutto in Italia) e l'attuale forza del franco, le quantità esportate tendono a diminuire.

Il grafico seguente indica i quantitativi di legname trasportati su rotaia da FFS Cargo⁴. Nel 2013, ad esempio, sono stati trasportati complessivamente 0,54 milioni di tonnellate su circa 10 000 carri, pari al 10 per cento del volume complessivo e a 25 000 corse di veicoli pesanti. Le esportazioni raggiungono un volume di circa 0,23 milioni di tonnellate. La ferrovia è stata utilizzata per il trasporto interno di legname per un volume di 0,2 milioni di tonnellate. Nel 2013 le importazioni si attestavano a 0,1 milioni di tonnellate.

Sul totale del legno tagliato, circa 5,8 milioni di m³ (82%) provengono dalla Svizzera e solo un milione di m³ (18%) da importazioni ed esportazioni. Il rapporto è inverso se si considerano i trasporti ferroviari, dove 340 000 tonnellate sono importazioni o esportazioni (62%) e solo circa 200 000 tonnellate sono trasporti interni (38%). Il trasporto ferroviario svolge quindi un ruolo di primo piano nella logistica del commercio estero del legno.

Il forte calo del volume di legname trasportato per ferrovia (cfr. grafico G2) può essere riconducibile al calo del commercio estero di legno grezzo, che viene essenzialmente trasportato su rotaia.

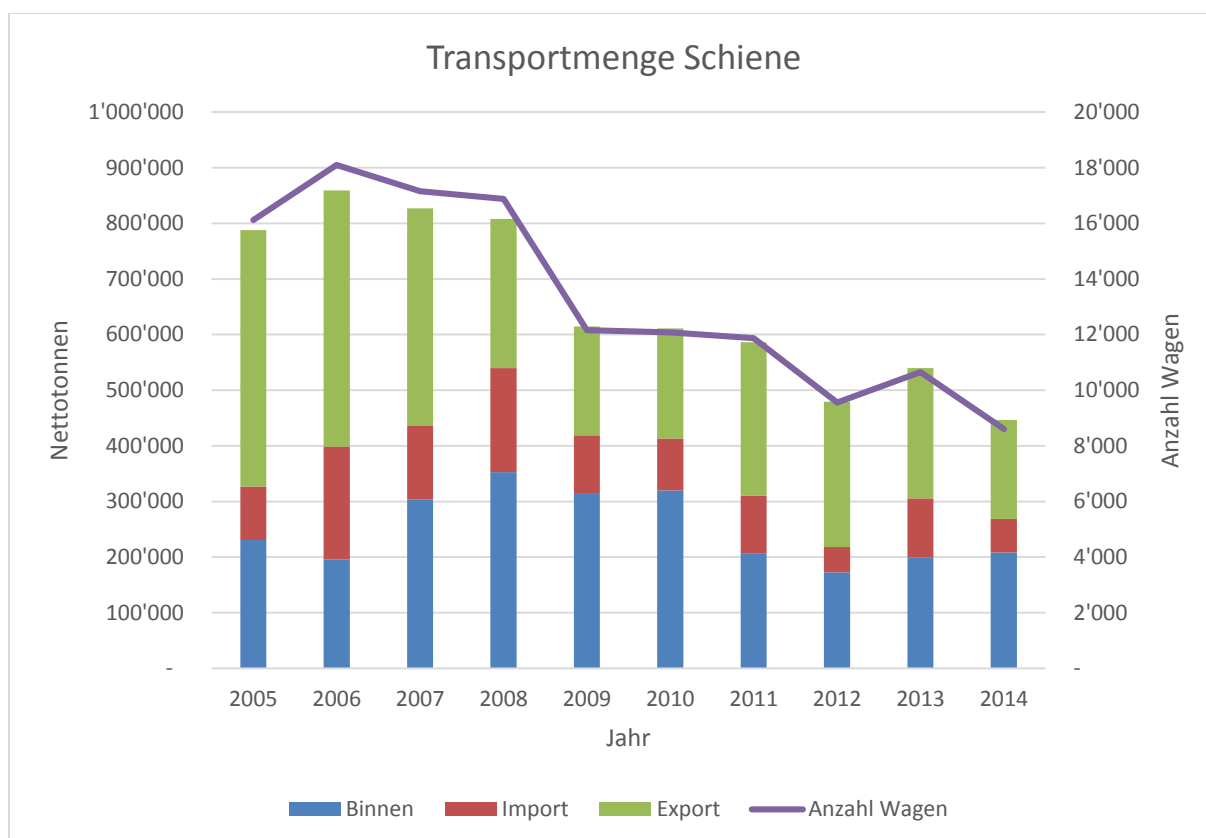
⁴ I quantitativi di legno grezzo trasportati da FFS Cargo corrispondono al volume totale di legno grezzo trasportato su rotaia nel trasporto interno, import e export



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Evoluzione dei trasporti di legno grezzo su rotaia, 2005 – 2014

G2



Fonte: FFS Cargo

Secondo BWC (2014) il 65 per cento del legno grezzo utilizzato dalle grandi segherie svizzere proviene dalle aree circostanti (raggio < 50 km), il 25 per cento circa è acquistato in un raggio compreso tra 50 e 100 km e solo il 10 per cento circa viene acquistato in un raggio superiore a 100 km. Secondo le affermazioni degli esperti riportate nel rapporto tecnico, nel 2011 le spese medie di trasporto per 100 km, TTPCP inclusa, variavano da 24.00 fr./m³ a 26.00 fr./m³. Come in altri settori, anche i costi del trasporto di tronchi su strada sono nettamente superiori rispetto agli altri Paesi, ad esempio Germania o Austria, e questo ha un forte impatto sui prezzi del trasporto. Sulla base di un esempio, il rapporto mette a confronto le strutture dei costi di Svizzera, Germania e Austria: rispetto alla Germania i costi di trasporto in Svizzera risultano moltiplicati per il fattore 1,62.



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

C) Analisi e valutazione del ridimensionamento della rete di FFS Cargo per il trasporto a carri completi

Ridimensionamento della rete di trasporto a carri completi

Prima del ridimensionamento della rete di trasporto a carri completi realizzato nel 2013, FFS Cargo gestiva circa 500 punti di servizio: 300 formavano la rete di base, gli altri 200 erano gestiti nell'ambito di soluzioni individuali. Da un'analisi dettagliata è emerso che il 90 per cento circa dei carri è transitato sul 28 per cento dei punti serviti, mentre solo il 3 per cento ha avuto come punto di partenza o destinazione la metà dei punti di servizio, con un'incidenza marginale sul fatturato e sui volumi di trasporto di FFS Cargo. L'azienda ha quindi analizzato in modo più approfondito i punti poco frequentati. Da un'ottica imprenditoriale, FFS Cargo ritiene infatti problematico percorrere intere tratte con una locomotiva e solo uno o due carri e tenere a disposizione le necessarie risorse operative nei giorni in cui non vi è domanda (locomotiva, macchinista, personale di manovra).

FFS Cargo ha quindi deciso di ridimensionare la rete per concentrarsi sui punti di servizio per i quali la ferrovia rappresenta il migliore vettore. La riduzione dei punti di servizio di FFS Cargo non ha alcun impatto sugli impianti e sulla loro disponibilità operativa per i caricatori e le imprese di trasporto. Gli impianti di carico e scarico pubblici sono mantenuti e possono essere utilizzati in caso di bisogno (da FFS Cargo o da altre imprese ferroviarie) fintanto che il gestore dell'infrastruttura non chiede il cambiamento di destinazione o quest'ultimo non è stato autorizzato.

Il 21 marzo 2012 il Consiglio federale ha preso atto del piano di FFS Cargo di ridurre il numero di punti di servizio per il trasporto a carri completi. Dei 155 punti in discussione, solo 29 rientravano nell'offerta di base pubblicata dall'azienda. Negli altri casi si trattava di soluzioni individuali per la clientela. Ritenendo il ridimensionamento economicamente sostenibile, il Governo ha quindi rinunciato a chiedere al Parlamento un aumento delle indennità per il trasporto ferroviario sull'intero territorio nazionale⁵.

⁵ Cfr. risposte alle interpellanze 12.3165 e 12.3502 nonché all'interrogazione urgente 12.1080



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Criteria applicati da FFS Cargo

FFS Cargo ha concentrato l'analisi della rete di trasporto a carri completi (TCC) sui punti di servizio che presentavano il volume di trasporto più contenuto e ha fissato un valore soglia di 500 carri carichi all'anno.

Per determinare questo valore, l'azienda si è basata tra l'altro sulle disposizioni dell'ordinanza sui binari di raccordo (OBR; RS 742.141.51) volte a promuovere la costruzione e il rinnovo dei binari di raccordo. Secondo l'articolo 14 possono essere concessi aiuti finanziari soltanto se il volume di trasporto annuo sul raccordo è di almeno 12 000 tonnellate o 720 carri all'anno. L'allineamento ai valori indicativi dell'ordinanza è il risultato di una decisione imprenditoriale delle ferrovie che non è stata imposta dalla Confederazione. Le disposizioni dell'ordinanza infatti non hanno alcuna rilevanza ai fini del mantenimento di un punto di servizio.

Ipotizzando un carico netto medio per vagone di 24 tonnellate, 12 000 tonnellate corrispondono esattamente a 500 carri carichi all'anno, ovvero 1000 carri incluse le corse a vuoto, ossia il valore soglia proposto da FFS Cargo. Secondo l'azienda, questo valore era un riferimento plausibile per escludere i volumi non redditizi. Va rilevato che per la verifica si è considerato il numero di carri transitati da un punto di carico senza tener conto singolarmente di ciascun raccordato.

Punti di servizio interessati dal ridimensionamento

FFS Cargo prevedeva di risanare entro il 2013 i punti di servizio che non raggiungevano il valore soglia di 1000 carri all'anno e che non potevano essere gestiti in modo redditizio né generare in un futuro immediato un netto aumento dei volumi trasportati. Si trattava nel complesso di 155 punti sui 500 serviti.

FFS Cargo distingue due categorie di punti di servizio: quelli serviti nell'ambito di soluzioni negoziate sulla base di contratti diretti conclusi con i clienti e quelli serviti regolarmente in quanto elementi dell'offerta di base pubblicata.

Nel quadro di una consultazione estesa ai clienti e ai Cantoni interessati, FFS Cargo ha discusso il risanamento dei punti con un basso grado di utilizzo e ha elaborato alcune soluzioni. Sui 155 punti esaminati, l'azienda ha deciso di mantenere il servizio regolare in 25. In due punti è stato predisposto un servizio stagionale; altri otto non sono più compresi nella rete ma sono serviti con treni completi in funzione del fabbisogno dei clienti. 128 dei punti



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

scarsamente utilizzati non sono più serviti a partire dal cambio di orario 2013. Di questi, 20 erano utilizzati per il trasporto di legname.

Conformemente alla strategia che prevede una concentrazione sui trasporti redditizi, FFS Cargo ha analizzato anche nel 2014 e nel 2015 singoli punti di carico e ne ha deciso la chiusura. Nel caso del trasporto di legname, ha proposto punti di carico alternativi situati a una distanza media di 16 km dai punti dismessi. I valori estremi rispetto alla distanza media variano tra i 49 km per Zweisimmen e i 6 km per Rhäzüns. Oltre ai punti di carico mantenuti, vi è la possibilità di utilizzare i binari di raccordo privati.

Esempio 1: cessazione del servizio di trasporto di legname a Zweisimmen

Evoluzione dei quantitativi movimentati nel punto di carico

Storicamente Zweisimmen è un punto di carico che movimentava un volume di merci contenuto (in particolare sale antigelo, legname, rifiuti e polpa di barbabietole). La tabella seguente riporta l'evoluzione dei quantitativi movimentati nel periodo compreso tra gennaio 2011 e febbraio 2014.

Quantitativi movimentati nel punto di carico di Zweisimmen, 2011 – 2014

T1

Merci	2011	2012	2013	2014
Altri carri	427	430	427	31
Legname	78	67	69	44
Totale	505	497	496	75

Cifre in carri caricati

Fonte: FSS Cargo

Motivi della decisione di FFS Cargo

Nell'ambito del risanamento del trasporto a carri completi, FFS Cargo ha esaminato la redditività e le prospettive di tutti i punti di servizio (progetto chiave 2011-2012). I criteri di analisi applicati hanno evidenziato un risultato critico per il punto di carico di Zweisimmen. Alla luce delle esigenze logistiche di un cliente strategico, si è convenuto, dopo una serie di trattative, di mantenere il servizio a Zweisimmen nonostante il volume di trasporto contenuto. Nel dicembre 2013 il cliente in questione ha comunicato, sempre dopo intensi negoziati, che in futuro avrebbe effettuato i trasporti su strada. Durante i primi due mesi del 2014 vi sono stati ancora alcuni trasporti su rotaia, ma l'ulteriore calo dei quantitativi ha reso necessaria una



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

nuova verifica dell'offerta, dalla quale è emerso che i presupposti per un servizio redditizio erano venuti meno. Pertanto, FFS Cargo ha deciso di cessare il servizio.

Esempio 2: creazione di un punto di carico per il legno a Lausen (BL)

Alcuni anni fa FFS Cargo ha valutato, in collaborazione con la filiera del trasporto di legname, il potenziale offerto dal trasporto di legno grezzo dal punto di carico di Lausen (BL). Viste le stime di mercato positive, gli attori coinvolti si sono dichiarati disposti ad investire nel trasporto di legname e hanno realizzato un moderno impianto di carico ferroviario. Le cifre degli ultimi anni sono tuttavia deludenti ed evidenziano il contesto difficile che contraddistingue questo settore.

Quantitativi di legname caricati a Lausen (BL), 2011 – 2014

T2

Anno	2011	2012	2013	2014	Totale	Media
Numero di carri caricati con legname	25	27	10	14	76	19

Fonte: FFS Cargo



Impianto di Lausen (BL)



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Elenco dei punti di carico di legname dismessi

La tabella seguente elenca i 26 punti per il carico di legname interessati dal piano di ridimensionamento 2013-2015 e indica la distanza su strada fino allo punto di carico alternativo.

Punti di carico interessati dal ridimensionamento e alternative

T3

Stazione		Alternativa		Numero carri legname ⁶	Distanza su strada ⁷ [km]
Bauma	ZH	Winterthur West	ZH	50-100	26
Beringen Bad Bf	SH	Schaffhausen GB	SH	100-150	7
Boncourt	JU	Porrentruy	JU	100-150	13
Brunnadern-Neckertal	SG	Wattwil	SG	<50	9
Croy-Romainmôtier	VD	Cossonay	VD	50-100	13
Etzwilen	TG	Schaffhausen GB	SH	<50	17
Hindelbank	BE	Burgdorf	BE	<50	8
Kemptthal	ZH	Winterthur West	ZH	50-100	9
Kerzers	FR	Lyss	BE	100-150	16
Langnau	BE	Burgdorf	BE	<50	21
Leibstadt	AG	Frick	AG	50-100	19
Montbovon	FR	Bulle	FR	<50	18
Montricher	VD	Cossonay	VD	100-150	14
Oberaach	TG	Romanshorn	TG	<50	9
Reinach AG Nord	AG	Aarau GB	AG	<50	21
Rhâzüns	GR	Rothenbrunnen	GR	<50	6
Roche VD	VD	Bex	VD	50-100	15
Schwanden	GL	Näfels-Mollis	GL	<50	14
Siebnen-Wangen	SZ	Näfels-Mollis	GL	50-100	20
St-Imier	BE	La Chaux-de-Fonds	NE	100-150	17
Thurnen	BE	Thun GB	BE	50-100	14
Travers	NE	Les Verrières	NE	200-250	17
Wittenbach	SG	Romanshorn	TG	<50	16
Wolhusen	LU	Huttwil	BE	<50	25
Zweisimmen	BE	Thun GB, Frutigen	BE	50-100	45, 49
Zwingen	BL	Münchenstein	BL	<50	15

⁶ Valore medio annuale nel periodo 2010-2012

⁷ Distanza dal punto di carico successivo



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

D) Modifica dei processi logistici nel trasporto di legname in seguito al ridimensionamento della rete di FFS Cargo

Come auspicato dal Consiglio federale, FFS Cargo ha proposto a tutti i clienti interessati dal ridimensionamento e attivi nel settore forestale e nell'industria del legno uno o più punti di carico alternativi. Il trasporto da un punto di carico alternativo è quindi il parametro pertinente per analizzare i cambiamenti nei processi logistici di trasporto di legname indotti dal ridimensionamento e la relativa variazione dei costi e per confrontare i costi tra la vecchia e la nuova soluzione di trasporto.

La scelta della soluzione logistica da adottare dopo il ridimensionamento della rete e dopo la chiusura di un determinato punto di carico è una decisione commerciale che spetta al caricatore. Attualmente quest'ultimo può decidere di caricare il legname su un autocarro e di trasportarlo direttamente dal luogo di prelievo (foresta) alla segheria oppure a un punto di carico ferroviario alternativo. Tuttavia è probabile che l'alternativa al trasporto per ferrovia dal punto di carico più vicino sia più conveniente.

Processi di produzione modificati e trasferimento del trasporto dalla ferrovia alla strada

Non è possibile valutare sistematicamente i processi logistici di produzione per il trasporto di legname dopo la chiusura dei punti di carico né l'eventuale trasferimento delle attività di trasporto dalla ferrovia alla strada. Per un'analisi completa della catena di processo dalla strada forestale alla segheria occorrerebbe conoscere i punti di partenza e di destinazione e determinare la soluzione logistica teoricamente migliore. Viste la struttura di produzione estesa a tutto il territorio nazionale e la struttura della clientela svizzera ed estera, gli itinerari possibili sono molto numerosi.

Oltre al trasferimento da un vettore di trasporto a un altro o a vari altri, l'aumento o il calo del traffico possono essere imputati a motivi d'esercizio o congiunturali. Osservando le alternative proposte ai punti di carico dismessi, si può supporre che gli impianti di trasbordo, in particolare quelli di Bex, Les Verrières, Winterthur e Näfels-Mollis, abbiano assorbito i trasporti di legname e che la soluzione alternativa proposta sia stata utilizzata (punto di carico più vicino).



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Traffico nei centri urbani

I centri urbani non dovrebbero far fronte a un notevole aumento del traffico, visto che solo poche tra le ubicazioni geograficamente adatte proposte in alternativa a punti di carico dismessi si trovano in aree urbane e che negli ultimi anni in questi punti non si è registrato un aumento significativo dei trasporti di legname. Tuttavia, a titolo precauzionale, sono stati aperti nuovi punti di carico, ad esempio a Chênens per Friburgo o Colombier per Neuchâtel. Tuttavia, in questi punti la domanda di trasporto segna solo una timida progressione.

Confronto dei costi di produzione per il trasporto di legname con o senza piano di ridimensionamento

Dal 2010 al 2012 i carri con legname movimentati dai punti di carico destinati ad essere chiusi sono stati complessivamente 1526. Il trasporto su strada dello stesso volume di legname avrebbe richiesto circa 3450 corse di autocarri all'anno⁸. Probabilmente non si sarebbe trattato di corse supplementari ma di prolungamenti di corse. Tenuto conto della distanza da percorrere fino ai punti di carico alternativi (in media 16 km), i chilometri supplementari non superano la soglia di 110 000 km⁹.

I costi di queste prestazioni supplementari di trasporto su strada devono essere stimati in base ai prezzi di mercato aggiornati. La pubblicazione «Costi e finanziamento dei trasporti» (UST 2015) indica un costo di 3.98 franchi per km-veicolo¹⁰. Altri studi si basano sui costi d'esercizio commisurati al chilometraggio, pari a 5.90 franchi al km (inclusi carburante e TTPCP). Varie raccomandazioni del settore indicano addirittura un prezzo di mercato di 11 franchi al km per il trasporto di merci su distanze brevi (circa 40 km). All'interno di questa forchetta, i costi effettivi dipendono a loro volta dal tasso di utilizzo del veicolo, dal piano di servizio dell'autista e dalle esigenze specifiche poste al trasporto. È quindi impossibile calcolarli individualmente e in modo obiettivo. Dedotto il rimborso parziale della TTPCP sui trasporti di legname conformemente all'articolo 11 OTTP, i maggiori costi risultanti dai trasporti supplementari su strada variano da 435 000 franchi fino a un massimo di 1,1 milioni di franchi all'anno.

⁸ Il carico medio di un vagone di legname si è attestato a 49 tonnellate nette, mentre la capacità teorica di un camion è di 22 tonnellate nette. La differenza corrisponde al fattore 2,25.

⁹ Nell'ipotesi che il veicolo debba percorrere l'intera distanza tra il punto di carico dismesso e quello alternativo sia a vuoto che carico.

¹⁰ UST 2015 «Costi e finanziamento dei trasporti»; costi del trasporto merci su strada



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

È tuttavia possibile valutare i risparmi sul fronte della ferrovia. La base di calcolo è data dai costi dell'offerta di trasporto a carri completi di FFS Cargo¹¹. È possibile determinare i valori medi a partire dalle previsioni dei costi trasmesse alla Confederazione per il calcolo delle indennità per le prestazioni TCC. Per i 1526 carri che circolavano sui punti di carico dismessi, il risparmio realizzato si attesta a circa 800 000 franchi.

Non è dato sapere se FFS Cargo ha fatto beneficiare i suoi clienti del risparmio realizzato riducendo il prezzo del trasporto. Ciò è tuttavia probabile, vista la forte concorrenza sul mercato del trasporto merci.

Si può quindi affermare che, a seconda del prezzo del trasporto su strada, il risultato è variabile: il margine di variazione dei costi del trasporto di legname va da -365 000 franchi a +300 000 franchi. Posto che un metro cubo di legno pesa in media 900 kg, la forchetta varia da un risparmio di 4.39 franchi a un sovrapprezzo di 3.61 franchi per m³ di legname¹².

E) Analisi dei risultati dal profilo macroeconomico e politico

Il confronto tra i costi di trasporto precedenti e quelli successivi al ridimensionamento della rete non permette di determinare in modo univoco se la situazione dei costi lungo l'intera catena logistica sia migliorata oppure si sia deteriorata. Si può però affermare che la nuova soluzione per il trasporto di legname da punti di carico alternativi ha generato risparmi dell'ordine di 800 000 franchi nel trasporto ferroviario, che sono stati controbilanciati da costi equivalenti per il trasporto su strada supplementare.

L'industria del legno deve sostenere un onere aggiuntivo effettivo solo nel caso in cui i prezzi del trasporto di legname sono molto elevati, cioè di molto superiori ai valori medi indicati nella letteratura specializzata. Il ridimensionamento della rete concerne circa 83 000 m³ di legname, ossia l'1,7 per cento del volume svizzero. In singoli casi tuttavia eventuali costi supplementari potrebbero avere un impatto sull'offerta di prestazioni forestali. Poiché generalmente i costi supplementari vengono riversati sui proprietari forestali, le prestazioni che questi forniscono potrebbero divenire più onerose, tanto da non essere più redditizie o non poter più essere fornite.

¹¹ Dati riservati basati sulle offerte in vista delle sovvenzioni per il trasporto a carri completi nel 2012

¹² Cfr. anche Bürgi P., Thomas M., Pauli B., 2015. Forstwirtschaftliches Testbetriebsnetz der Schweiz: Ergebnisse der Jahre 2011-2013. Neuchâtel: Ufficio federale di statistica (UST), pag. 44



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Non è possibile valutare in via definitiva le ripercussioni visto che i calcoli dei costi presentano un elevato grado di imprecisione e incertezza. Nel trasporto su strada e su rotaia la produzione avviene in modo raggruppato e per diversi clienti, il che non consente di attribuire unilateralmente i costi ai singoli trasporti di legname. Si constata tuttavia che anche un eventuale aumento dei costi risulterebbe irrilevante rispetto al valore della produzione forestale totale.

Secondo il Consiglio federale, questo sottolinea la necessità di rinunciare ad un'analisi dettagliata incentrata unicamente sul prodotto o sul settore nella valutazione del ridimensionamento della rete di FFS Cargo. In ultima analisi, la riduzione dei punti di carico operata da FFS Cargo in concomitanza con il cambio d'orario 2013 ha migliorato sensibilmente i risultati imprenditoriali dell'azienda e il suo posizionamento sul mercato svizzero dei trasporti. La riduzione si è rivelata un fattore fondamentale che ha permesso a FFS Cargo di registrare nuovamente un utile dopo 40 anni e di confermare la tendenza positiva nel 2014. Non è tuttavia possibile affermare con precisione in che misura i punti di carico e le merci trasportate abbiano contribuito singolarmente a tale miglioramento.

Il Consiglio federale ritiene che i risultati dell'analisi effettuata per il settore forestale e l'industria del legno confermano l'orientamento generale adottato per il traffico merci ferroviario, come proposto in sede di revisione totale della legge sul trasporto di merci. La politica impone alla Confederazione di considerare come compito prioritario la definizione delle condizioni quadro per uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci e per un'efficace concertazione di tutti i vettori di trasporto. Nell'ambito delle condizioni quadro, sono gli operatori del mercato a decidere sotto quale forma e con quale volume effettuare i trasporti. Una regolamentazione dettagliata dei processi logistici specifici per il comparto o per i prodotti non è opportuna anche solo per il fatto che lo Stato non conosce i bisogni concreti e la struttura dei costi così bene come gli attori direttamente coinvolti nei processi di negoziato e di scambio che caratterizzano il mercato. È quanto risulta chiaramente dalla valutazione delle ripercussioni dei punti di carico per il settore forestale e l'industria del legno e dalle incertezze che contraddistinguono tale valutazione.

Prospettive: opzioni d'intervento nell'ambito della revisione totale della LTM

La strategia globale per il promovimento del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale adottata dal Parlamento con la revisione totale della legge sul trasporto di merci poggia sul principio dell'autonomia finanziaria delle offerte di trasporto ferroviario: i fornitori di prestazioni del trasporto di merci su rotaia sono tenuti a operare in modo responsabile e a offrire una rete finanziariamente autonoma e sostenibile. Essi devono acquisire nuovi trasporti



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

per il traffico merci ferroviario e ottimizzare le offerte esistenti e non redditizie, cambiando forma di produzione o ricorrendo a un altro vettore di trasporto, se opportuno. Le diverse offerte, e segnatamente la rete TCCI, devono essere continuamente adattate alle esigenze del traffico e non possono essere disciplinate in modo rigido dalla Confederazione.

Anche se in linea di massima il principio dell'autonomia finanziaria è prioritario, la revisione totale della LTM prevede situazioni in cui è possibile derogare a questo principio e sostenere finanziariamente offerte di trasporto ferroviario. La Confederazione può quindi partecipare a ordinazioni di offerte del traffico merci effettuate dai Cantoni per rispondere ai bisogni dell'industria del legno. Se le offerte di prestazioni non sono finanziamente autonome, i Cantoni possono, con l'aiuto della Confederazione, mantenere o mettere a punto offerte nel trasporto a carri completi o nel traffico combinato se ciò è di fondamentale importanza per lo sviluppo di una regione. Per il mantenimento o la messa a punto di queste offerte non redditizie, i Cantoni e la Confederazione indennizzano le imprese.

Conformemente al principio di sussidiarietà, i Cantoni sono responsabili delle ordinazioni. Spetta a loro stabilire le condizioni che rendono un'ordinazione necessaria. La Confederazione partecipa se lo ritiene opportuno e se vi sono i presupposti richiesti (in particolare decisione del Parlamento cantonale o convenzione sull'offerta di prestazioni del Cantone). Se un Cantone decide di mettere a disposizione dell'industria del legno determinati punti di carico e di ordinare un'offerta di trasporto regolare a un'impresa di trasporto, il Consiglio federale non si oppone a una partecipazione della Confederazione conformemente alle disposizioni della LTM.



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

F) Conclusioni

Il mercato del trasporto di legname grezzo su rotaia ha registrato un andamento negativo sul lungo periodo. Nella migliore delle ipotesi si prevede che in futuro la sua evoluzione sarà stabile.

Nel periodo considerato, anche il numero di punti del sistema TCC serviti da FFS Cargo ha subito una flessione in reazione all'evoluzione del mercato e dei bisogni degli operatori e alla decisione di FFS Cargo di focalizzarsi sulle prestazioni di trasporto redditizie. In ultima analisi, la riduzione dei punti di servizio ha comportato un'ottimizzazione generale. Il ridimensionamento della rete nel 2013 ha permesso all'azienda di chiudere per la prima volta da 40 anni un esercizio in positivo e di confermare i buoni risultati nel 2014.

Il Consiglio federale si aspetta che FFS Cargo continui a gestire un'offerta di TCC finanziariamente autonoma secondo principi imprenditoriali, conformemente agli obiettivi strategici definiti per le FFS. In futuro i trasporti di legname continueranno ad essere effettuati a condizione che venga raggiunto il volume richiesto. Tuttavia, anche la rete di TCC si svilupperà in modo dinamico. È ipotizzabile quindi che se le necessità del mercato lo richiedono vengano offerti nuovi punti di carico o siano riattivati punti dismessi, mentre in assenza di domanda determinati punti potranno essere rimessi in discussione. Il Consiglio federale non ritiene opportuno disciplinare nel dettaglio il ricorso al trasporto merci ferroviario nei processi di trasporto per determinati comparti o prodotti, anzi respinge quest'eventualità.

La soluzione proposta con la revisione totale della LTM permette ai Cantoni di ordinare prestazioni di trasporto merci cofinanziate dalla Confederazione. In questo modo i costi supplementari che i clienti TCC dovranno sostenere a causa della riduzione dei punti di carico potranno essere compensati se necessario. Questa possibilità vale anche per il settore forestale e l'industria del legno.



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

G) Allegato

Bedienpunkte für Holzverlad im Angebot 2015					
Bahnhof	Kanton	Bahnhof	Kanton	Bahnhof	Kanton
Aarau GB	AG	Granges-Marnand	VD	Rothenburg	LU
Affoltern am Albis	ZH	Grüsch	GR	Rotkreuz	ZG
Alle	JU	Hasle-Rüegsau	BE	Rueun	GR
Aldorf	UR	Herzogenbuchsee	BE	Rümlang	ZH
Arosa	GR	Hochdorf	LU	Saignelégier	JU
Arth-Goldau	SZ	Huttwil	BE	Samedan	GR
Avenches	VD	Illanz	GR	Sargans	SG
Balsthal	SO	Interlaken Ost	BE	Schaffhausen GB	SH
Baulmes	VD	Klosters	GR	Schiers	GR
Bergün/Bravuogn	GR	La Chaux-de-Fonds	NE	Schwarzenbach SG	SG
Bern W'haus	BE	Landquart	GR	Schwerzenbach ZH	ZH
Bex	VD	Langenthal GB	BE	Schwyz	SZ
Biasca	TI	Langwies GR	GR	Scuol-Tarasp	GR
Biel Mett	BE	Lausen	BL	Sierre/Siders	VS
Biel/Bienne RB	BE	Le Locle-Col-des-Roches	NE	Siggenthal-Würenlingen	AG
Brig	VS	Le Noirmont	JU	Sins	AG
Brugg AG	AG	Lenzburg	AG	Sion	VS
Buchs SG	SG	Les Breuleux	JU	St. Margrethen	SG
Bülach	ZH	Les Reussilles	BE	St. Moritz	GR
Bulle	FR	Les Verrières	NE	Ste-Croix	VD
Burgdorf	BE	Leuzigen	BE	Steffisburg	BE
Cadenazzo	TI	Lugano Vedeggio	TI	Steinhausen	ZG
Campocologno	GR	Lupfig	AG	Stein-Säckingen	AG
Chénens	FR	Lüsslingen	SO	Sulgen	TG
Chiasso	TI	Lyss	BE	Surava	GR
Chur GB	GR	Marthalen	ZH	Sursee	LU
Colombier	NE	Martigny	VS	Tavanasa-Breil/Brigels	GR
Cossonay	VD	Moudon	VD	Thun GB	BE
Dagmersellen	LU	Müllheim-Wigoltingen	TG	Thusis	GR
Davos Dorf	GR	Münchenstein	BL	Tirano	IT
Davos Frauenkirch	GR	Näfels-Mollis	GL	Tramelan	BE
Davos Platz	GR	Nyon	VD	Triengen-Winikon	LU
Delémont	JU	Oensingen	SO	Trun	GR
Dietikon	ZH	Olten Hammer	SO	Untervaz	GR
Disentis/Mustér	GR	Orbe-Industrie	VD	Uzwil	SG
Embrach-Rorbas	ZH	Ostermundigen	BE	Vallorbe	VD
Emmenmatt	BE	Payerne	VD	Vendlincourt	JU
Essert-sous-Champvent	VD	Porrentruy	JU	Versam-Safien	GR
Flums	SG	Poschiavo	GR	Vuiteboeuf	VD
Frauenfeld	TG	Pré-Petitjean	JU	Wattwil	SG
Fribourg	FR	Rabius-Surrein	GR	Weesen	SG
Frick	AG	Regensdorf-Watt	ZH	Wetzikon	ZH
Frutigen	BE	Reichenau-Tamins	GR	Wil	SG
Furna	GR	Rekingen AG	AG	Wildeggen	AG
Genève-La-Praille	GE	Renens VD	VD	Winterthur West	ZH
Gland	VD	Rheinfelden	AG	Yverdon-les-Bains	VD
Glovelier	JU	Rodels-Realta	GR	Zernez	GR
Göschenen	UR	Romanshorn GB	TG	Zofingen	AG
Gossau SG	SG	Rothenbrunnen	GR	Zug	ZG
Total:					147



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-00003/00003/00008

Bibliografia

UFAM (2014): Jahrbuch Wald und Holz 2014. Ufficio federale dell'ambiente, Berna (disponibile in tedesco e francese)

UST (2015): Costi e finanziamento dei trasporti. Ufficio federale di statistica, Neuchâtel

Bürgi P., Thomas M., Pauli B. (2015): UFAM, UST, HAFL, WVS (edit.): Forstwirtschaftliches Testbetriebsnetz der Schweiz: Ergebnisse der Jahre 2011-2013. Neuchâtel: Ufficio federale di statistica (UST), 44 pag.

BWC (2014): Technischer Bericht der Branchenanalyse "ANALYSE UND SYNTHESE DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE (WSK) WALD UND HOLZ IN DER SCHWEIZ"; commissionato dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) e finanziato dal Piano d'azione Legno

Schmithüsen F., Kaiser B., et. al. (2009): Unternehmerisches Handeln in der Wald- und Holzwirtschaft – Betriebswirtschaftliche Grundlagen und Managementprozesse. 2^a edizione. Deutscher Betriebswirte-Verlag dgv, Gernsbach. 610 pag.

Thees, Lemm (2009): Thees O. und Lemm R. (edit.): Management zukunftsfähige Waldnutzung. Grundlagen, Methoden und Instrumente. Zurigo, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich