



---

## Rapporto esplicativo

# Revisione parziale dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria e delle disposizioni esecutive dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria

Data: 1° maggio 2009

---

N. registrazione/dossier: 151/2009-05-04/296

Il sistema di definizione dei prezzi di tracciato applicato dal 1999 secondo la legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) si è dimostrato tutto sommato efficace. Le critiche avanzate in proposito riguardano soprattutto i seguenti tre aspetti.

1. Il sistema non incentiva un utilizzo ottimale dell'infrastruttura. Che un treno circoli alle 3 del mattino o durante le ore di punta, in un giorno della settimana in cui la domanda è grande o il traffico esiguo, il prezzo è sempre lo stesso.
2. Poiché il prezzo di base è determinato tenendo conto di costi marginali standard, il prezzo di tracciato per un treno pesante, che sollecita fortemente l'infrastruttura, risulta più elevato di quello di un convoglio leggero. Nel traffico merci, per semplificare, i gestori dell'infrastruttura fissano anche il contributo di copertura in base al peso del treno, benché l'articolo 20 OARF consenta l'applicazione di numerosi altri fattori. Le imprese di trasporto merci e quelle addette al carico e allo scarico ritengono che il fatto di considerare due volte il peso del treno penalizzi il traffico merci.
3. L'attuale definizione del contributo di copertura per il traffico non concessionario da parte dei gestori dell'infrastruttura implica l'applicazione di valori non uniformi per tratte paragonabili. Nel traffico merci combinato, ad esempio, le FFS prevedono una tariffa di 0.0052 franchi per ogni tonnellata-chilometro *netta*, mentre la tariffa della BLS è di 0.0035 franchi al *lordo*. Nel trasporto in carri completi isolati le FFS non contemplano alcun contributo di copertura, mentre la BLS riscuote 0,0035 franchi per tonnellata-chilometro lorda.

Le critiche di cui sopra sono state espresse anche nella mozione Pedrina (07.3272) del 23 marzo 2007, che chiede quanto segue.

*Il Consiglio federale è incaricato di modificare l'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria in modo che nel traffico non concessionario:*

- *il contributo di copertura e l'importo minimo dei prezzi di tracciato siano differenziati in funzione dell'offerta e della domanda; e*
- *si attribuisca più importanza agli "slot" che non al peso dei treni per la definizione dei prezzi.*

Nel corso dell'esame del progetto di legislazione sul traffico merci le Camere hanno deciso il seguente completamento dell'articolo 9b capoverso 4 Lferr.

*Il Consiglio federale stabilisce i principi per il calcolo e disciplina la pubblicazione. Nello stabilire questi principi fa in modo che i prezzi di traccia siano uguali sulle tratte comparabili e che le capacità ferroviarie siano sfruttate in modo ottimale.*



N. registrazione/dossier: 151/2009-05-04/296

## 1. Modifica dell'OARF

Il completamento di cui sopra implica un adeguamento delle pertinenti ordinanze, segnatamente dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122) e delle relative disposizioni d'esecuzione (DE-OARF; RS 742.122.4). Per quanto concerne l'OARF si tratta di adeguare l'articolo 20 capoverso 1, per il quale si propone il seguente tenore:

"Nel traffico viaggiatori non concessionario, il contributo di copertura è fissato dall'**Ufficio federale**. Per la formazione dei prezzi è determinante almeno uno dei seguenti fattori:

- a. la norma di realizzazione della tratta;
- b. l'impatto ambientale dei veicoli (rumore, gas di scarico, gabinetti aperti ecc.);
- c. la copertura del tracciato nelle ore di punta e in quelle di scarso traffico, nonché la regolarità e la frequenza di utilizzazione di una tratta;
- d. il prezzo offerto dall'utente della rete se per certi tracciati vi è una grossa richiesta o se per un determinato tracciato vi sono più richieste;
- e. la differenza rispetto alla velocità normale e le caratteristiche di marcia;
- f. gli oneri di pianificazione, la qualità pianificata e l'effettiva qualità raggiunta dal tracciato;
- g. gli oneri particolari del gestore dell'infrastruttura per singoli trasporti."

Quindi, anche nel traffico viaggiatori per il quale non è previsto il versamento di indennità, il contributo di copertura non sarà più fissato dai gestori dell'infrastruttura, bensì dall'UFT. Tale modifica s'impone a seguito della richiesta di assicurare gli stessi prezzi di tracciato per tratte paragonabili. Lasciando il diritto di fissare il contributo di copertura ai gestori dell'infrastruttura, verrebbero applicate inevitabilmente tariffe differenti e quindi prezzi di tracciato diversi.

Nel contempo si propone la riduzione della scelta dei criteri determinanti per la formazione del contributo di copertura. In proposito va segnalato in particolare lo stralcio dei criteri "tonnellate-chilometri lorde" e "tonnellate-chilometri nette". Il settore del traffico merci ha più volte criticato le modalità di definizione del prezzo di tracciato, considerando eccessivo l'accento posto sul peso. Una situazione, questa, cui si può ovviare escludendo la possibilità di fissare il contributo di copertura in base al peso, prassi tuttora seguita dalle ferrovie.

## 2. Modifica delle DE-OARF

Nel luglio 2008 le FFS hanno proposto all'UFT di innalzare il prezzo dell'energia fissato nelle DE-OARF (art. 1 cpv. 1 lett. a DE-OARF). Il provvedimento è motivato in particolare dalla riduzione della produzione propria di FFS Energia e dal contemporaneo aumento dei costi per l'acquisto di elettricità sul mercato. Nel 2008 le FFS hanno altresì proposto la chiusura delle stazioni di smistamento di Olten e di Bienne rispettivamente con effetto dal cambio d'orario del dicembre 2009 e 2010 e la designazione di nuove stazioni nodali. Tali misure implicano l'adeguamento degli allegati 1 e 2 DE-OARF.

Non appena il Consiglio federale avrà modificato l'OARF, l'UFT adeguerà le DE-OARF nel seguente modo.

- Il prezzo della corrente sarà portato da 11 ct./kWh a **11,9 ct./kWh** (tariffa alta). La tariffa bassa (**ore 22:00 - 06:00**) andrà determinata con il **fattore 0,64**, il che corrisponde all'incirca al rapporto attuale. La misura è motivata dall'aumento del prezzo di mercato della corrente. Un'ulteriore crescita del prezzo dell'energia è da attendersi per il 2012.
- L'elenco dell'allegato 1 DE-OARF sarà completato con le **stazioni nodali** di Basilea stazione badesa, Effretikon (stazioni nodali grandi), Bässersdorf, Killwangen-Spreitenbach, Coblenza e Turgi



N. registrazione/dossier: 151/2009-05-04/296

(stazioni nodali di piccole dimensioni). Si tratta di stazioni ferroviarie che negli ultimi anni sono state ampliate o il cui il volume di traffico è notevolmente aumentato.

- Sarà stralciata la stazione di smistamento di Olten (allegato 2 DE-OARF).
- L'importo del **buono insonorizzazione** per il traffico viaggiatori sarà dimezzato, conformemente al Messaggio concernente la convenzione sulle prestazioni conclusa tra la Confederazione e le FFS per il periodo 2007-2010. Grazie ai fondi federali è infatti ormai stato risanato gran parte del materiale rotabile destinato al traffico viaggiatori. L'ammontare del buono, accordato per i veicoli poco rumorosi in virtù dell'articolo 5 capoverso 2 della legge federale del 24 marzo 2000 sul risanamento fonico delle ferrovie, sarà inoltre fissato nelle DE-OARF, al fine di garantire la certezza giuridica. Il buono, attualmente di 1 centesimo per chilometro-asse, ammonterà a **0,5 centesimi per asse-chilometro nel traffico viaggiatori e a 1 centesimo nel traffico merci**.
- Per il contributo di copertura nel traffico merci si propongono due varianti.

Variante 1: L'importo del contributo di copertura è fissato in modo da assicurare le **stesse entrate del 2007** all'insieme dei gestori dell'infrastruttura operanti in Svizzera a parità di volumi di trasporto.

Il contributo di copertura è stabilito a **1.90 franchi per treno-chilometro**. Al fine di incentivare un utilizzo ottimale delle capacità di rete, dal venerdì al martedì è concesso uno sconto del 20 per cento circa sul contributo, che arrotondato ammonterà quindi a **1.50 franchi per treno-chilometro**.

Sul contributo di copertura è introdotto un supplemento di **3 centesimi per chilometro-asse in caso di trasporto di merci pericolose**. Un tale supplemento era già stato applicato in passato dalla BLS, che tuttavia l'ha soppresso in seguito per non svantaggiare l'asse del Lötschberg rispetto a quello del San Gottardo. La sua reintroduzione, su entrambi gli assi e con lo stesso importo, è motivata in particolare dai costi di mantenimento dei servizi d'intervento a carico dei gestori dell'infrastruttura.

Variante 2: Nella seconda variante, vista l'applicazione da parte delle FFS di un contributo notevolmente ridotto nel traffico merci convenzionale dal 2007, si propone una soluzione che garantisce la **neutralità delle entrate** rispetto al **2009**, sempre a parità di volumi di trasporto.

Il contributo di copertura è stabilito a **1.10 franchi per treno-chilometro**. Al fine di incentivare un utilizzo ottimale delle capacità della rete, dal venerdì al martedì è concesso uno sconto del 25 per cento circa sul contributo, che arrotondato ammonterà quindi a **0.80 franchi per treno-chilometro**.

Come nella variante 1, sul contributo di copertura è introdotto un supplemento di **3 centesimi per chilometro-asse in caso di trasporto di merci pericolose**.

- Nel traffico viaggiatori non soggetto a concessione<sup>2</sup>, il contributo di copertura sarà fissato a 0.0027 franchi per chilometro e capacità offerti. La tariffa corrisponde a quella prevista da FFS e BLS nel catalogo delle prestazioni. Non v'è motivo di modificarla.
- Al fine di compensare i costi supplementari derivanti al traffico regionale viaggiatori dalla riduzione del buono insonorizzazione e dalla definizione di stazioni nodali supplementari, il **contributo di copertura destinato ai trasporti commissionati** è ridotto dal 14% al **13% dei ricavi**.

---

<sup>1</sup> RS 742.144

<sup>2</sup> Il traffico viaggiatori non soggetto a concessione consiste prevalentemente in viaggi sporadici compiuti a scopo ricreativo.



N. registrazione/dossier: 151/2009-05-04/296

### 3. Effetti della revisione OARF

## Variazioni 2009-2010

Settore	Traffico viaggiatori (TV)		Altro (Carico autoveicoli)	Traffico merci (TM)			Infrastruttura		
	a lunga distanza	regionale (TRV)*		Totale	di cui carri completi	di cui traffico combinato	Totale	di cui BLS-I	di cui FFS-I
<b>Misura</b>									
Prezzo energia: 11->11,9 cent.	+5'700'000	+6'600'000	+500'000	+5'200'000	+3'000'000	+2'200'000	+23'700'000		
Stazioni nodali supplementari		+2'000'000					+2'000'000		
Buono inson. TV: 1->0,5 cent.	+11'200'000	+7'400'000	+1'000'000				+20'900'000		
Contr. cop. TRV: 14->13%		-10'100'000	-1'000'000				-58'800'000		
Contr. cop. merci peric.: 3 cent./km-asse				+10'100'000	+2'100'000	+8'000'000	+10'100'000		
Var. 2: contr. cop. TM, "livello '09"				-10'000'000	+14'900'000	-24'900'000	-10'000'000	-4'900'000	-3'900'000
Var. 2: somma degli effetti	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+5'300'000	+20'000'000	-14'700'000	-12'100'000		
Var. 1: contr. cop. TM, "livello '07"				+13'500'00	+30'000'000	-16'500'000	+13'500'000	-3'300'000	+17'400'000
Var. 1: somma degli effetti	+16'900'000	+5'900'000	+500'000	+28'800'000	+35'100'000	-6'300'000	-12'100'000		

\*) I dati concernenti il TRV si riferiscono alle indennità (previste) per il 2009, gli altri dati si basano sul conto 2007.

### 4. Entrata in vigore

L'entrata in vigore della modifica dell'OARF e delle relative disposizioni d'esecuzione, quest'ultime di competenza dell'UFT, è prevista per il cambio d'orario del 13 dicembre 2009. La chiusura della stazione di smistamento di Bienne è prevista per il dicembre 2010.