



Modifica dell'ordinanza del DATEC concernente il calcolo della riduzione dei prezzi dei tracciati nel trasporto combinato

Documento esplicativo della modifica

N. registrazione/dossier: //

1. Trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato nel trasporto combinato: premesse

La promozione del trasporto combinato (TC), intesa a ridurre i costi del TC e quindi a rendere quest'ultimo concorrenziale rispetto al traffico merci stradale, è una misura di politica dei trasporti fondamentale per la Confederazione al fine di conseguire l'obiettivo fissato nella Costituzione per quanto concerne il trasferimento del traffico (art. 84 Cost.). Le relative basi legislative sono costituite dalla legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin, RS 725.116.2), l'ordinanza sul traffico combinato (OTC, RS 742.149) e la legge sui sussidi (LSu, RS 616.1).

Attualmente la Confederazione promuove il trasporto combinato in misura determinante mediante contributi per i prezzi di tracciato e contributi d'esercizio, destinati rispettivamente ai gestori dell'infrastruttura svizzeri e agli operatori del traffico combinato. Il prezzo del tracciato (cioè la somma da pagare per poter utilizzare l'infrastruttura) si compone essenzialmente di un prezzo minimo e di un contributo di copertura. Con il contributo per il prezzo di tracciato attualmente versato a favore del trasporto combinato la Confederazione si assume l'intero contributo di copertura¹ e parte del prezzo minimo (0.0015 fr. per tonnellata-chilometro lorda). L'importo dei contributi d'esercizio corrisponde fondamentalmente ai costi non coperti risultanti dai conti di previsione degli operatori, pari alla differenza tra i costi e i ricavi preventivati (art. 11 OTC). Dal 2005 sono previsti a questo scopo importi massimi e unici a dipendenza delle relazioni e delle regioni e per ogni treno fatto circolare e spedizione effettuata². Per la strada viaggiante (Rola) si applica la stessa regola, ma con importi per ogni treno e spedizione adeguati alle sue particolari modalità di produzione. I contributi per treno e

¹ Attualmente il contributo ammonta a 0,0052 franchi per tonnellata-chilometro netta per quanto concerne la rete delle FFS e a 0,0035 per quella della BLS. Inoltre, nel settore del trasporto combinato i seguenti gestori dell'infrastruttura ricevono contributi per i prezzi di tracciato: Ferrovie retiche, Konzessionierte Hafenbahn des Kantons Basel Stadt (HBS) e Deutsche Bahn AG (tratte ferroviarie tedesche su territorio svizzero).

² Una spedizione corrisponde a un semirimorchio, una cassa mobile / container > 8,30 m o > 16 t, due casse mobili / container < 8,30 m e < 16 t, tre casse mobili trasportate con il sistema ACTS o un veicolo della strada viaggiante (Rola). Tale definizione si basa su quella dell'UIRR, l'Unione internazionale dei vettori che effettuano il trasporto combinato.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

spedizione subiscono ogni anno una lieve riduzione, consentita dai progressi compiuti sul piano della produttività generale.

Nel 2008, dei contributi per i prezzi di tracciato, la Confederazione destina circa 40 milioni di franchi ai contributi di copertura e utilizza 20 milioni per sovvenzionare una parte del prezzo minimo, mentre i contributi d'esercizio versati agli operatori ammontano a circa 160 milioni.

La soppressione dei contributi per i prezzi di tracciato nel trasporto combinato e il contemporaneo trasferimento della totalità dei mezzi finanziari a favore dei contributi d'esercizio sono due misure previste nel progetto di legislazione sul traffico merci e rispondenti alle raccomandazioni formulate sulla base di diverse valutazioni compiute da organi interni ed esterni all'amministrazione. Alla luce dei risultati di un esame effettuato nel 2005 in materia di vigilanza finanziaria, il Controllo federale delle finanze raccomanda quanto segue: „L'OFT devrait étudier la possibilité de cesser le subventionnement du trafic combiné au travers du mécanisme de la réduction du prix du sillon en utilisant les montants disponibles dans le cadre du subventionnement à l'exploitation du marché du transport combiné“. Una raccomandazione, questa, che il presente progetto di trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato intende attuare.

2. Argomenti a favore del trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato

Sul piano formale, il progetto di legislazione sul traffico merci non prevede più alcuna riduzione dei prezzi di tracciato per il trasporto combinato dal 2011. Nel relativo messaggio del Consiglio federale (FF 2007 4071) si spiega: "Al più tardi con l'entrata in vigore della legge sul trasferimento del traffico merci non sono più previste sovvenzioni particolari dei prezzi dei tracciati per il traffico combinato". Nel disegno del Consiglio federale di decreto federale concernente il limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi e nella decisione del Consiglio degli Stati del 4 settembre 2007 relativa al progetto di legislazione sul traffico merci viene citato, espressamente, solo il versamento di un contributo d'esercizio quale strumento di promozione del trasporto combinato. A seguito del progetto di legislazione sul traffico merci verrà pertanto a mancare la base legislativa necessaria per il sovvenzionamento dei prezzi di tracciato nel traffico combinato.

Vi sono poi altri elementi di fatto che consigliano di procedere quanto prima al trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato:

- Secondo il messaggio concernente l'accordo sui trasporti terrestri e la legge sul trasferimento del traffico (nell'ambito del messaggio concernente l'approvazione degli accordi settoriali tra la Svizzera e la CE , FF 1999 5092) l'obiettivo della duplice promozione del trasporto combinato (contributi per i prezzi di tracciato e contributi d'esercizio) era di consentire la gestione economicamente autonoma dei trasporti più efficienti già solo grazie alle riduzioni dei prezzi di



tracciato, mentre del versamento diretto dei contributi d'esercizio avrebbero dovuto beneficiare solo i trasporti meno efficienti. Un obiettivo, questo, che non è stato raggiunto: tutti i trasporti combinati attraverso le Alpi ricevono tuttora entrambe le tipologie di contributi, il che fa ritenere opportuno procedere a una semplificazione del sistema.

- Attualmente, il calcolo del contributo di copertura e della parte del prezzo minimo da sovvenzionare si fonda sul tonnellaggio chilometrico trasportato. Versati in funzione di quest'ultimo, i contributi per i prezzi di tracciato rappresentano una forma di sovvenzionamento a pioggia: con l'aumentare del traffico cresce automaticamente anche il volume dei sovvenzionamenti, senza alcuna possibilità di verificare l'entità dei contributi effettivamente necessitati per ottenere un trasferimento del traffico. La sostituzione di questi contributi con quelli d'esercizio consente invece di migliorare le possibilità d'intervento (a favore di determinate regioni e relazioni, in base al piano del conto economico, prevedendo incentivi per una maggiore occupazione dei treni, favorendo una riduzione annua dei contributi in funzione della produttività) e di aumentare quindi l'efficacia di ogni franco di sussidio investito ai fini del trasferimento del traffico.
- Dal 2008 non vengono più versati contributi per i prezzi di tracciato al settore dei trasporti in carri completi (TCC), che vede così peggiorata la sua posizione di mercato risultando più incline a dedicarsi al trasporto combinato per beneficiare delle riduzioni dei prezzi di tracciato. Un rischio, questo, che può essere ridotto grazie alle possibilità d'intervento offerte dai contributi d'esercizio per il traffico combinato.
- La soppressione dei contributi per i prezzi di tracciato semplifica la gestione amministrativa della promozione del trasporto combinato da parte dell'UFT e aumenta la trasparenza.

Nel messaggio del Consiglio federale del 13 novembre 1996 sulla riforma delle ferrovie la funzione del prezzo di tracciato è descritta nel seguente modo (FF 1997 930): „Per la determinazione dei prezzi si deve sostanzialmente prendere in considerazione la situazione del mercato come nel sistema basato sulla domanda, ovvero assorbire la disponibilità di pagamento nel caso dei servizi di trasporto più lucrativi. Il settore dei trasporti deve però almeno sostenere i costi marginali a breve termine dell'infrastruttura (ossia i costi diretti aggiuntivi che insorgono per un treno). Si rinuncia però alla copertura di tutti i costi come obiettivo obbligatorio degli esercenti dell'infrastruttura." Secondo l'articolo 9b della legge federale sulle ferrovie (Lferr, RS 742.101) il prezzo del tracciato deve perciò "coprire almeno i costi marginali causati normalmente da una tratta moderna".

Attualmente, nel settore del trasporto combinato, i contributi versati per i prezzi di tracciato fanno risultare quest'ultimi, pagati dagli utenti dell'infrastruttura, inferiori ai costi marginali. Un effetto, questo, che ha inciso sensibilmente sui meccanismi del prezzo di tracciato, tanto da non consentirgli di assolvere a pieno, almeno nel settore del trasporto combinato, la funzione di strumento per coprire i costi e gestire le capacità. L'incidenza era esclusivamente motivata dalla politica di trasferimento del traffico, ma la citata duplice promozione non ha tuttora raggiunto il suo obiettivo.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

La soppressione dei contributi per i prezzi di tracciato nel trasporto combinato consente pertanto di delimitare nettamente i differenti obiettivi dei vari strumenti adottati dalla Confederazione nella politica dei trasporti: mentre il prezzo del tracciato serve a coprire i costi e a gestire le capacità, i contributi d'esercizio sono uno strumento fondamentale per trasferire il traffico.

La soppressione dei contributi per i prezzi di tracciato permette a quest'ultimi di riassumere a pieno la funzione cui erano destinati. Gli effetti del sovvenzionamento del prezzo minimo e del contributo di copertura si distinguono come segue:

- Il prezzo minimo serve a coprire i costi marginali causati al gestore dell'infrastruttura dall'effettuazione di un trasporto. L'Ufficio federale dei trasporti lo stabilisce in base ai dati forniti dai gestori dell'infrastruttura in virtù dei seguenti aspetti: consumo energetico, manutenzione connessa alle prestazioni, circolazione dei treni, costi di personale e di manutenzione supplementari delle stazioni di congiunzione. Il sovvenzionamento di parte del prezzo minimo fa sì che le imprese di trasporto ferroviario non paghino per intero i costi marginali che causano, il che è in contrasto con l'intento del sistema svizzero dei prezzi di tracciato e, in ultima analisi, con le disposizioni della Lferr.
- Il sovvenzionamento del contributo di copertura vincola una parte importante del prezzo di tracciato, che quindi non è più a disposizione per la formazione del prezzo. I fattori previsti dall'articolo 20 dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF, RS 742.122) per determinare il contributo di copertura non possono pertanto essere tenuti in debita considerazione. Nel settore del trasporto combinato non è così possibile far leva sul prezzo del tracciato per incentivare un utilizzo parsimonioso dell'infrastruttura ed efficiente dei tracciati, un elemento importante ai fini dell'ulteriore sviluppo del sistema svizzero dei prezzi di tracciato previsto nell'ambito del 3° pacchetto della riforma delle ferrovie 2 (finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria).

3. Progetto dell'Ufficio federale dei trasporti

La soppressione dei contributi per i prezzi di tracciato nel trasporto combinato sarà effettuata in due tappe. L'UFT intende dapprima eliminare per la fine del 2008 il sovvenzionamento del prezzo minimo quale parte dei contributi per il prezzo di tracciato per poi procedere, nella seconda fase, alla loro totale abolizione nel trasporto combinato per la fine del 2010.

Entrambe le tappe richiedono un adeguamento dell'ordinanza del DATEC concernente il calcolo della riduzione dei prezzi dei tracciati nel trasporto combinato (RS 742.149.4), adeguamento previsto in un'unica modifica d'ordinanza (cfr. n. 5).



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

Il procedimento in due fasi permette di gestire meglio gli effetti del provvedimento e di tenere in debita considerazione i lavori svolti nell'ambito della riforma delle ferrovie per aggiornare il sistema dei prezzi di tracciato:

- La soppressione dell'attuale sovvenzionamento di parte del prezzo minimo può avvenire già nel 2009, assicurando in tal modo che il settore del trasporto combinato assuma in futuro per intero i costi infrastrutturali marginali che causa e garantendo che il prezzo del tracciato assolva la sua funzione di copertura dei costi.
- La soppressione del sovvenzionamento del contributo di copertura mira a incrementare il margine di manovra a disposizione per definire il contributo. Un margine di manovra che, come risulta dai colloqui avuti in merito con i gestori dell'infrastruttura, resterà tuttavia oltremodo limitato finché non sarà attuato il 3° pacchetto della riforma delle ferrovie 2. Un suo effettivo incremento non è da attendersi prima del 2011, visti i lunghi preparativi necessitati dai gestori dell'infrastruttura per adeguare la definizione del contributo di copertura e considerato che non è ancora stabilita in via definitiva la posizione che assumerà il contributo una volta attuato il 3° pacchetto della riforma delle ferrovie 2. Pertanto, allo stato attuale, i gestori dell'infrastruttura reagirebbero alla soppressione del sovvenzionamento del contributo di copertura aumentando il prezzo del tracciato e continuando a vincolare l'aumento esclusivamente al tonnellaggio chilometrico trasportato.

È per questi motivi che l'UFT ha deciso di procedere sopprimendo il sovvenzionamento del prezzo minimo del tracciato nel trasporto combinato per la fine del 2008 e attendendo la fine del 2010 per l'abolizione del contributo di copertura. L'immediata iscrizione di quest'ultima nell'ordinanza consentirà agli operatori di pianificare il futuro con maggior sicurezza e ai gestori dell'infrastruttura di disporre del tempo necessario ad adeguare la definizione del prezzo di tracciato.

Principi su cui si basa il trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato ai contributi d'esercizio

Il trasferimento dei mezzi finanziari dai contributi per i prezzi di tracciato ai contributi d'esercizio destinati a promuovere il trasporto combinato deve avvenire nel rispetto dell'attuale filosofia di promozione cui sono ispirati i secondi. Attualmente gli operatori ricevono un importo fisso per ogni spedizione (ordinata) e treno (fatto circolare). L'importo massimo per ogni treno varia a seconda della regione di provenienza o di destinazione, in modo da tenere conto della differente produttività e domanda dei trasporti da o per la regione in questione. Gli importi per i treni provenienti dai Paesi Bassi p. es., per lo più contenenti merci particolarmente idonee al trasporto per ferrovia e caricate in porti marittimi, sono inferiori a quelli per i treni che giungono dalla Germania sudoccidentale.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

Anche per attuare il trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato per la fine del 2008 e del 2010 ci si baserà sui treni e le spedizioni quali criteri di calcolo. Gli operatori riceveranno un importo supplementare per ogni spedizione (ordinata) e treno (fatto circolare) in aggiunta ai contributi d'esercizio praticati. La somma degli importi supplementari corrisponderà al totale dei contributi per i prezzi di tracciato soppressi nel trasporto combinato. L'importo supplementare sarà ripartito tra l'importo previsto per una singola spedizione e quello stabilito per ogni treno, in modo da lasciare intatta la struttura d'incentivazione dell'attuale forma di sovvenzionamento. L'importo accordato per ogni singolo treno permette di ridurre il rischio degli operatori concernente il tasso di occupazione dei treni, facilitando così in particolare la creazione di nuove relazioni. La concessione contemporanea dell'importo per ogni spedizione costituisce un incentivo a migliorare il tasso di occupazione dei treni o di utilizzo dei tracciati e quindi anche delle capacità dell'infrastruttura. Nel trasferimento dei mezzi finanziari dai contributi per i prezzi di tracciato ai contributi d'esercizio, l'Ufficio federale dei trasporti intende accordare un peso maggiore agli importi destinati alle spedizioni rispetto a quelli riservati ai treni, allo scopo di rafforzare in particolare l'incentivazione a effettuare più spedizioni possibili sulle numerose relazioni già offerte dal mercato del trasporto combinato.

Anche in futuro si rinuncerà a utilizzare criteri basati sul peso per stabilire i contributi d'esercizio. L'obiettivo della promozione si misura soprattutto in spedizioni equivalenti a quelle effettuate su strada e non in tonnellate, analogamente a quanto previsto per l'obiettivo del trasferimento del traffico. Inoltre, l'introduzione di criteri basati sul peso complicherebbe la gestione e la sorveglianza della promozione, risultando così in contrasto con un obiettivo prioritario del trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato.

I dettagli relativi al trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato e gli importi massimi previsti a seconda delle relazioni nel 2009 saranno comunicati nell'agosto 2008 nell'ambito della procedura d'offerta concernente il trasporto combinato 2009.

Per illustrare gli effetti del trasferimento dei contributi si adduce qui l'esempio di un treno che effettua 28 spedizioni in regime di trasporto combinato da Basilea a Chiasso (passando per il Gottardo, ossia su un percorso di 320 km) per un peso lordo di 1300 tonnellate (o netto di 715). In questo caso il prezzo del tracciato ammonta a 3440 franchi, di cui attualmente 1626 franchi a carico dell'impresa di trasporto ferroviario (ITF) e 1814 franchi assunti dalla Confederazione. Dal 2009, a seguito della soppressione del sovvenzionamento del prezzo minimo, la parte assunta dalla Confederazione si ridurrà di 624 franchi, che saranno addizionati dal gestore dell'infrastruttura all'importo fatturato all'ITF. Dal 2011, visto che non sarà concesso più alcun contributo per i prezzi di tracciato, l'ITF si vedrà addebitato l'intero prezzo del tracciato. L'esempio citato (cfr. tabella sottostante) presuppone che nel 2011 i gestori dell'infrastruttura useranno gli stessi criteri di oggi (tonnellata-chilometro) per calcolare il contributo di copertura.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

	Prezzo di tracciato (senza contributi)	Prezzo di tracciato oggi (incl. contributi)	Prezzo di tracciato dal 2009 (incl. contributi) 1a fase	Prezzo di tracciato dal 2011 2a fase
Prezzo minimo	320 km *1300 tonn. lorde *0.0025 CHF/tonn. km. lorda =1040 CHF	320 km *1300 tonn. lorde *0.0010 CHF/tonn. km. lorda =416 CHF	320 km *1300 tonn. lorde *0.0025 CHF/tonn. km. lorda =1040 CHF	1040 CHF
Circolazione	320 km *0.4 CHF/km =128 CHF	128 CHF	128 CHF	128 CHF
Prestazioni energetiche	320 km *0.13 CHF/km =42 CHF	42 CHF	42 CHF	42 CHF
Energia giorno	320 km *1300 tonn. lorde *0.0025 CHF/tonn. km. lorda =1040 CHF	1040 CHF	1040 CHF	1040 CHF
Contributo di copertura	320 km *715 tonn. nette *0.0052 CHF/tonn. km. netta =1190 CHF	0 CHF	0 CHF	1190 CHF
Totale Prezzo di tracciato	3440 CHF	1626 CHF	2250 CHF	3440 CHF

Nell'esempio citato (28 spedizioni per ogni treno) il trasferimento dei contributi ha le seguenti conseguenze:

Qualora nel 2009 i contributi per il prezzo minimo venissero trasferiti per il 60 per cento agli importi previsti per ogni spedizione e per il 40 per cento a quelli stabiliti per un singolo treno, si otterrebbero contributi d'esercizio supplementari per 624 franchi (pari all'importo attuale del contributo per il prezzo minimo), di cui 250 franchi per treno e 13,35 franchi per spedizione (374 CHF diviso per 28 spedizioni). La ripartizione esatta tra treno e spedizione non è ancora stata definita. I dati impiegati nell'esempio hanno valore puramente illustrativo.

Riduzione dei mezzi per promuovere il traffico combinato che non attraversa le Alpi a favore di quello che le attraversa

Attualmente si impiegano 31 milioni di franchi (totale dei contributi d'esercizio agli operatori e dei contributi per i prezzi di tracciato) per promuovere il traffico combinato da e per la Svizzera



(importazione ed esportazione verso nord) e quello interno alla Svizzera che non attraversano le Alpi. La decisione adottata dal Consiglio degli Stati in merito al progetto concernente la legislazione sul traffico merci prevede di limitare la somma annua da destinare a queste tipologie di traffico a un massimo di 20 milioni di franchi a partire dal 2011. La Confederazione intende attuare questa riduzione procedendo per gradi. La riduzione dei contributi per i prezzi di tracciato per la fine del 2008 rappresenta un primo passo in questa direzione. Nel settore dei trasporti combinati che non transitano per le Alpi tali fondi non saranno quindi trasferiti ai contributi d'esercizio, bensì saranno impiegati (per max. 2 mio. CHF) per accordare ulteriori contributi d'esercizio al traffico combinato attraverso le Alpi.

Misure d'accompagnamento previste in relazione al trasferimento dei contributi

L'UFT ritiene che il trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato sia attuabile senza effetti indesiderati sul mercato. Il trasferimento richiederà di adeguare gli attuali contratti tra gli operatori e le imprese di trasporto ferroviario. La forte concorrenza che contrassegna entrambi i campi eviterà tuttavia distorsioni del mercato in quanto nessuna delle parti sarà in grado di dettare le condizioni alla controparte. L'aumento dei prezzi di tracciato sarà interamente trasferito tra le imprese di trasporto ferroviario e gli operatori.

L'UFT prevede una serie di misure per ridurre al minimo i rischi connessi ai negoziati tra le parti, per consentire agli attori del mercato di pianificare il futuro con una certa qual sicurezza e per intervenire in caso di sviluppi indesiderati:

- Nell'ambito della citata procedura d'offerta per il trasporto combinato concernente il 2009 si provvederà a illustrare gli effetti del trasferimento dei contributi previsto nel 2009 in modo che i principi e le modalità di adeguamento dei contributi risultino comprensibili a tutti gli attori del mercato.
- L'UFT inserirà nelle convenzioni sull'offerta di prestazioni per il 2009 una clausola che obbligherà gli operatori attivi nel settore del trasporto combinato ad accettare gli aumenti di prezzo praticati dai trazionisti a seguito della riduzione dei contributi per i prezzi di tracciato e del relativo aumento della fattura concernente il prezzo di tracciato. L'inosservanza della clausola costituisce motivo di disdetta della convenzione.
- L'UFT preferisce attuare il trasferimento in due tappe anziché in una sola al fine di poter apportare i correttivi del caso qualora gli effetti sul mercato della prima fase (dalla portata minore) non dovessero essere quelli attesi. Le conseguenze del trasferimento saranno oggetto di un attento monitoraggio nei prossimi anni. I risultati del monitoraggio verranno pubblicati nel rapporto sul trasferimento del traffico presentato ogni due anni alle commissioni parlamentarie resi così accessibili agli ambienti interessati.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

4. Inchiesta preliminare

Nella primavera del 2008 l'UFT ha sentito gli ambienti interessati per individuare la miglior soluzione possibile per il trasferimento dei contributi. Gli operatori, i trazionisti e i gestori dell'infrastruttura hanno avuto modo di esporre la propria posizione e i loro argomenti e di discutere i dettagli del caso, consentendo in tal modo all'UFT di raccogliere gli elementi necessari a determinare e gestire al meglio le possibili conseguenze del trasferimento per i vari attori.

I pareri delle parti interessate possono essere sintetizzati nel modo seguente:

- Il provvedimento, accolto con una certa comprensione, è stato capito. Le parti giudicano positivamente il fatto che non rappresenti una misura di risparmio.
- Sia i trazionisti sia gli operatori ritengono che il provvedimento li esponga a dei rischi: la rinegoziazione dei contratti richiesta dalle mutate condizioni generali potrebbe far sì che il trasferimento non risulti neutrale per tutte le parti.
- Si chiede pertanto una comunicazione trasparente delle modalità di calcolo dei contributi per evitare che singole parti risultino avvantaggiate dal trasferimento nell'ambito dei negoziati tra operatori e trazionisti.
- L'UFT è invitato a monitorare le ripercussioni del trasferimento sul mercato e a prendere le misure del caso per ovviare agli effetti indesiderati.

Inoltre, nel mese di maggio 2008 sono stati consultati anche gli Uffici federali interessati. La modifica d'ordinanza proposta ha riscosso largo consenso tra questi. Gli Uffici, che si augurano in particolare che la modifica migliori l'effetto del trasferimento, approvano anche le misure di accompagnamento previste.



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

5. Modifica d'ordinanza

L'attuazione dei provvedimenti illustrati richiede il seguente adeguamento dell'ordinanza del DATEC concernente il calcolo della riduzione dei prezzi dei tracciati nel trasporto combinato (RS 742.149.4; adeguamento evidenziato in grassetto):

I

Art. 1 Campo d'applicazione

La presente ordinanza si applica ai gestori delle infrastrutture ferroviarie che effettuano la riduzione dei prezzi dei tracciati per il trasporto combinato ai sensi dell'articolo 13 dell'ordinanza del 29 giugno 1988 sul traffico combinato.

Art. 2 Entità della riduzione dei prezzi dei tracciati

La riduzione dei prezzi dei tracciati assunta dalla Confederazione è calcolata sommando i seguenti elementi:

- a. **abrogata**,³
- b. il contributo di copertura di cui all'articolo 20 capoverso 1 dell'ordinanza del 25 novembre 1982 concernente l'accesso alla rete ferroviaria; esso è fissato dal gestore dell'infrastruttura d'intesa con l'Ufficio federale dei trasporti.

Art. 3 Esecuzione

L'esecuzione della presente ordinanza spetta all'Ufficio federale dei trasporti.

Art. 4 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore retroattivamente il 1° gennaio 2000.

Art. 5 Durata di validità

La presente ordinanza è valida fino all'11 dicembre 2010.

II

La presente modifica entra in vigore il 14 dicembre 2008.

³ Testo attuale: "0.0015 fr. per tonnellata-chilometro lorda;"



N. registrazione/dossier: 714/2008-05-27/108

6. Domande

L'indagine conoscitiva permette alle parti interessate di esprimersi per iscritto sull'oggetto del progetto. L'UFT desidera in particolare conoscere il Vostro parere in merito ai seguenti punti:

1. Il procedimento proposto e l'orientamento dell'UFT Vi trovano sostanzialmente d'accordo?
2. L'UFT ritiene che il procedimento proposto avrà un effetto positivo ai fini del trasferimento del traffico e dell'impiego efficiente dei contributi. Condividete questa opinione?
3. Quali effetti avrà secondo Voi il trasferimento dei contributi per i prezzi di tracciato proposto dall'UFT sul mercato del trasporto combinato?
4. Quali saranno a Vostro avviso le conseguenze del trasferimento per i singoli attori del mercato (operatori, imprese di trasporto ferroviario, caricatori, ecc.)?
5. Come giudicate le misure d'accompagnamento previste per il trasferimento dei contributi?