

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dott. Max Friedli  
Direttore  
Ufficio federale dei trasporti  
3003 Berna

### Nuovo sistema di definizione dei prezzi di tracciato - consultazione preliminare

Egregio Signor Direttore,

la ringraziamo per averci dato la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

#### Premessa

Come avevamo segnalato nella presa di posizione del 16 giugno 2009, nell'ambito dell'audizione sulla revisione parziale dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria, siamo confrontati anche in Ticino con infrastrutture di trasporto - strada e ferrovia - con seri problemi di capacità. La strutturazione delle tariffe può contribuire nell'ottica di un utilizzo efficace e razionale delle attuali capacità, ma non può certo sopperire a medio-lungo termine all'indispensabile potenziamento della rete ferroviaria anche in Ticino, aspetto sul quale non vogliamo però dilungarci in questo ambito.

L'utilizzo ottimale delle capacità della rete ferroviaria non deve essere vista in modo a sé stante ma nel contesto generale della mobilità, tenendo quindi conto sia dei problemi di viabilità sulla rete viaria, in particolare negli agglomerati, come pure degli obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. In quest'ottica è ad esempio corretto invogliare il traffico merci ad utilizzare le tracce al di fuori delle ore di punta, interessanti per il traffico regionale, come pure disincentivare che in futuro operatori del traffico passeggeri a lunga percorrenza si accaparrino singole tracce nelle fasce più interessanti della giornata e senza nessun riguardo per il sistema (cadenzamento orario, coincidenze con il traffico regionale). Vanno invece assolutamente evitate disparità di prezzo dei tracciati tra Regioni/Cantoni. Quest'ultimi infatti non hanno la possibilità di scegliere dove e quando effettuare il servizio. Di conseguenza differenziare i prezzi in funzione della rete significa creare delle disparità di trattamento e quindi delle discriminazioni tra i Cantoni. La neutralità dei costi è un obiettivo del nuovo sistema dei prezzi di tracciato che va però assolutamente assicurata anche a livello di singoli Cantoni e non solo a livello federale nel confronto fra il vecchio ed il nuovo modello.

### Osservazioni sulla proposta

Secondo quanto indicato nel rapporto, il passaggio dall'attuale al nuovo sistema tariffale nel complesso non dovrebbe comportare cambiamenti per quanto riguarda il contributo a carico dei singoli settori di traffico (TL, TRV, TM). Per verificare che non vi siano effetti indesiderati per la concorrenza tra strada e rotaia rispettivamente conseguenze per i Cantoni per quanto riguarda il traffico regionale occorre tuttavia capire gli effetti per asse (treni merci) e per linee del traffico regionale nel Cantone.

Per quanto riguarda il traffico merci, ci riserviamo di attendere un calcolo dettagliato per le conseguenze sull'asse nord-sud, per comprendere se effettivamente sia garantita la neutralità dei costi anche su questo asse e quindi anche l'attuale livello di concorrenza strada-rotaia.

In ambito di traffico regionale dubitiamo invece fortemente che la differenziazione di alcuni prezzi in funzione della rete, permetta di garantire la neutralità dei costi anche a livello di singoli Cantoni. La differenziazione del prezzo di base per tracciato a seconda della rete, la tassa sulle fermate applicata solo su tratte a traffico misto ed il fattore in funzione della domanda applicato solo sulle tratte fortemente sollecitate vanno ad incidere sui costi delle tracce unicamente di certe Regioni/Cantoni. Di fatto si tratta di una discriminazione nei confronti dei Cantoni che per forza devono effettuare il loro servizio su tratte fortemente sollecitate. Non possiamo aderire a questo principio neppure nel caso vi fosse una compensazione di oneri tramite un adeguamento della quota cantonale per il finanziamento dell'indennità per i costi non coperti tra Confederazione e Cantoni, in quanto vi sarebbero comunque delle distorsioni nel caso di futuri potenziamenti dell'offerta.

### Osservazioni sui singoli elementi

#### *Prezzo di base per tracciato*

Riteniamo corretta la distinzione tra le gallerie con propria centrale operativa (galleria di base del Lötschberg ed in futuro del San Gottardo) - che servono unicamente al traffico merci ed al traffico a lunga percorrenza - dal resto della rete.

Per il resto, considerato che non vi è una qualità di servizio differente tra rete B e C, non vediamo la necessità di una ulteriore differenziazione che andrebbe unicamente a scapito delle Regioni/Cantoni che fanno capo alle linee principali.

In ogni caso la Galleria di base del Ceneri non dovrà rientrare nella rete A.

### *Tassa sulle fermate*

È assolutamente inaccettabile la proposta di una tassa sulle fermate applicata solo su una parte della rete. Di fatto con questa tassa si vuole disincentivare il traffico regionale lungo assi con un importante traffico di treni merci e passeggeri di lunga percorrenza. Ciò è assolutamente discriminatorio in quanto va a penalizzare singole Regioni/Cantoni che necessariamente devono far capo a queste linee. La misura ci sembra ancor più assurda se applicata alla vetusta linea del San Gottardo, con una velocità massima dei treni di 80 km/h. Considerato l'interesse generale del trasporto pubblico regionale, questa tassa non deve entrare in considerazione.

### *Fattore in funzione della domanda*

Il raddoppio del prezzo nelle ore di punta può essere interessante per disincentivare l'utilizzo di tracce nei momenti più interessanti per il traffico regionale, da parte del traffico merci e di possibili operatori del traffico a lunga percorrenza che in futuro potrebbero far richiesta di singole tracce. Occorre tuttavia che il maggior costo nelle ore di punta venga compensato con un minor costo nelle ore intermedie. Per equità di trattamento e per garantire la neutralità dei costi a livello di Cantoni, occorre adottare questa distinzione sull'intera rete.

### Conclusioni

Benché la strutturazione delle tariffe proposta comprenda anche degli elementi interessanti, non possono essere assolutamente accettati meccanismi discriminatori che portano ad una differenziazione dei prezzi di tracciato dei treni regionali tra Regioni/Cantoni. Questo è fondamentale per garantire la neutralità dei costi indicata come obiettivo nel vostro rapporto nonché per evitare distorsioni di prezzo nell'ambito di futuri potenziamenti dell'offerta.

### Risposte al questionario

#### *Domanda 1*

Riteniamo che la proposta contribuisca solo parzialmente al raggiungimento di certi obiettivi e che sia discriminatoria per quanto riguarda i prezzi dei tracciati del traffico regionale. Queste disparità vanno assolutamente eliminate tenuto conto che è praticamente impossibile per un Cantone scegliere gli assi e gli orari su cui effettuare il servizio.

#### *Domanda 2*

La tassa sulle fermate non ha altro obiettivo che quello di disincentivare il traffico regionale su tratte a traffico misto. Si tratta di una evidente discriminazione nei confronti di certe Regioni/Cantoni tra cui il nostro Cantone che non può certamente avere alternative.

*Domanda 3*

Questo elemento può contribuire ad ottenere l'effetto desiderato ma non è determinante. Importante è anche una pianificazione mirata delle tracce. In ogni caso per evitare discriminazioni tra Regioni/Cantoni deve essere applicato su tutte le linee.

*Domanda 4*

Non siamo in grado di rispondere a questa domanda.

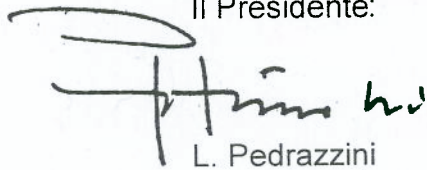
*Domanda 5*

Il sistema bonus/malus può risultare interessante ma probabilmente di difficile applicazione.

Voglia gradire, Signor Direttore, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

  
L. Pedrazzini

Il Cancelliere:

  
G. Gianella

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Sezione della mobilità