



## Newsletter ComFerr n. 5

Berna, giugno 2021

### Editoriale

Care lettrici, cari lettori,

nell'ambito della sua attuale attività di vigilanza, la ComFerr dà priorità ai prezzi e agli sconti di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC). In tutta la Svizzera, circa 30 di questi impianti cofinanziati dalla Confederazione sono tenuti a concedere un accesso non discriminatorio a terzi. Questo divieto di discriminazione riguarda, tra l'altro, la fissazione di prezzi e sconti per il trasbordo e i servizi accessori. La ComFerr esamina le strutture dei prezzi e degli sconti degli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione e ha commissionato a una società di consulenza uno studio sulla struttura dei costi di questi impianti. L'obiettivo è sviluppare una base di dati sufficiente per la Svizzera. Nelle seguenti pagine troverete informazioni concernenti questo tema.

Dal 1° luglio 2020 i fornitori di servizi di consegna locale sono tenuti a fornire tali servizi in modo non discriminatorio. Si tratta di una novità nel diritto ferroviario: per la prima volta, il Consiglio federale ha assoggettato un servizio di trasporto merci al principio di non discriminazione. Prima, questo principio si applicava solo all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nonché agli impianti di trasbordo TC e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. La ComFerr è incaricata di garantire il rispetto della nuova prescrizione. Alla pagina 4 della presente newsletter e nella nostra [scheda informativa](#), troverete informazioni sul campo d'applicazione e sui contenuti di questa prescrizione.



Buona lettura!

Patrizia Danioth Halter, Presidente della ComFerr

## **Prezzi e sconti per i servizi degli impianti di trasporto del TC cofinanziati dalla Confederazione**

**Per il 2020/2021 la ComFerr ha definito come priorità di vigilanza i prezzi e gli sconti degli impianti di trasbordo TC. La Confederazione subordina regolarmente i suoi contributi di investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di tali impianti alla condizione che ai terzi sia garantito un accesso non discriminatorio. Tale divieto di discriminazione concerne, tra l'altro, la fissazione di prezzi e sconti per il trasbordo e i servizi accessori.**

### **Divieto di discriminazione per quanto concerne prezzi e sconti**

I prezzi e gli sconti sono considerati non discriminatori se tutti i clienti sono trattati allo stesso modo e sono soggetti alle stesse condizioni. Prezzi diversi per lo stesso servizio sono permessi se la differenza di prezzo è oggettivamente giustificata, come quando i costi per il trasferimento di risorse di manovra a un altro punto di consegna giustificano un prezzo finale diverso. Su un totale di 43 impianti di trasbordo TC in Svizzera, 15 gestori con circa 30 impianti cofinanziati dalla Confederazione sono soggetti a questo divieto di discriminazione e quindi alla vigilanza della ComFerr. Tali impianti cofinanziati dalla Confederazione sono per lo più bimodali (strada e ferrovia). A Birsfelden e a Basilea esistono due impianti trimodali (strada, ferrovia e battello). La maggioranza degli impianti ha una capacità massima di trasbordo annuale di 25000 TEU<sup>1</sup>, alcuni di 80000 TEU. La maggior parte dei 15 gestori fattura prezzi standard senza sconti. Gli altri concedono sconti in funzione dei volumi di trasbordo. I quantitativi soglia a partire dai quali vengono applicati i livelli di sconto variano notevolmente. Alcuni gestori di impianti concedono sconti già a partire da un trasbordo mensile di 20 container, mentre altri li concedono solo a partire dal trasbordo di 10 000 container all'anno. Alcuni modelli di sconto tengono conto non solo della quantità trasbordata, ma anche del tipo di contenitore per il trasporto e del numero di operazioni necessarie per il trasbordo.

### **Priorità di vigilanza 2020/2021**

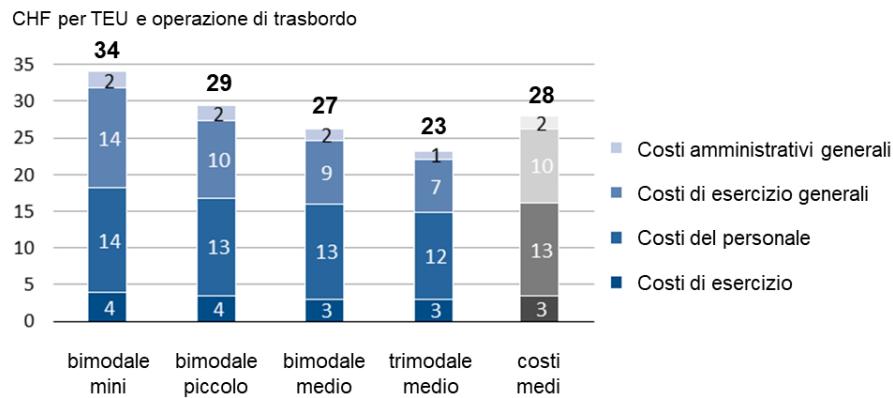
Nell'ambito della sua priorità di vigilanza, la ComFerr ha elaborato delle linee guida sulla fissazione di prezzi e sconti per i servizi degli impianti di trasbordo TC (cfr. [scheda informativa](#)) e ha organizzato un convegno specialistico su questo tema. Inoltre, la ComFerr ha chiesto ai gestori degli impianti informazioni di base sulla loro struttura dei prezzi e degli sconti e una giustificazione oggettivamente verificabile. La maggior parte dei gestori è riuscita a dimostrare alla ComFerr di soddisfare i requisiti di legge in materia di fissazione di prezzi e sconti non discriminatori. Con alcuni altri sono ancora in corso accertamenti. Se necessario, la ComFerr intraprenderà ulteriori passi per chiarire le questioni aperte. Poiché finora non si disponeva di dati sufficienti sulla struttura dei costi degli impianti di trasbordo TC in Svizzera, la ComFerr ha commissionato uno studio alla società di consulenza INFRAS. Sulla base di set di dati anonimizzati, la società ha modellato le strutture dei costi di varie categorie di impianti e ha validato i risultati mediante interviste a gestori di impianti selezionati. La ComFerr non ha avuto accesso né alle serie di dati né alle interviste e INFRAS ha trattato i dati in modo confidenziale. I risultati dello studio, riassunti qui di seguito, sono stime dei costi; non sono stati quindi eseguiti calcoli dei costi per i singoli impianti. Dai risultati non si possono pertanto trarre delle conclusioni per i singoli impianti.

### **Strutture dei costi e costi per TEU e operazione di trasbordo**

Dati i diversi gradi di utilizzo, i costi per TEU e operazione di trasbordo variano a seconda della categoria dell'impianto (fig. 1). Nella media non ponderata<sup>2</sup> di tutte le categorie, i costi calcolati per TEU e operazione di trasbordo sono di circa 28 franchi. Il più grande fattore di costo è il costo del personale, che rappresenta in media il 45 per cento dei complessivi. Man mano che le dimensioni e il grado di utilizzo dell'impianto aumentano, i costi del personale tendono a diminuire. Il secondo principale fattore di costo, con una quota media di poco più di un terzo, è costituito dai costi di esercizio generali e, in particolare, dagli ammortamenti fissi. Nuove strutture o ampliamenti di terminal sono ad alta intensità di investimento e gli impianti devono essere ammortizzati su periodi che possono raggiungere i 25 anni di durata.

<sup>1</sup> Twenty-Foot Equivalent Unit (container standard da 20 piedi)

<sup>2</sup> Indipendentemente dal volume di container trasbordati nelle rispettive strutture.



*Figura 1: Stima dei costi per TEU e operazione di trasbordo a seconda della categoria di impianto a un grado di utilizzo medio, tenendo conto dei contributi di investimento della Confederazione. Grafico: INFRAS.*

### Prezzi per trasbordo

Il prezzo standard per trasbordo è di circa 50-55 franchi, indipendentemente dalla categoria di impianto. Tuttavia, questo prezzo standard è raramente praticato nella pratica, poiché si applica solo ai trasbordi singoli e alla maggior parte dei clienti vengono fatturati prezzi molto più bassi. A seconda dei volumi di trasbordo, i prezzi scendono sotto i 30 franchi.

Un confronto tra la stima dei costi per TEU e operazione con il prezzo di trasbordo di uno specifico impianto è difficile e deve prendere in considerazione almeno la composizione delle unità di carico (compresi container o rimorchi da 20', 40', 45') e i servizi inclusi. I servizi e i costi che ne derivano sono molto diversi. A seconda dell'impianto e delle attrezzature, per esempio, un trasbordo corrisponde a uno o due operazioni e può includere o meno lo stoccaggio intermedio.

Oltre che dai servizi di trasbordo, i gestori di solito generano ulteriori entrate dai servizi accessori (tra cui movimentazioni supplementari con gru, stazionamento, refrigerazione, trattamento di merci pericolose), che sono anch'essi soggetti al divieto di discriminazione. Le dichiarazioni sui margini devono tenere in considerazione non solo i servizi di trasbordo ma anche le informazioni sui servizi accessori. Lo studio ha mostrato che non tutti i gestori coprono i costi con i prezzi dei servizi di trasbordo. I gestori giustificano questa situazione con il grado di utilizzo degli impianti talvolta basso. Tutt'al più certi gestori accettano un'attività non redditizia anche perché i prezzi sono influenzati non solo dai costi diretti ma anche dal modello di gestione degli impianti. A seconda che i gestori offrano un servizio completo (intera catena logistica incluso servizio di trasporto) o si concentrino solo sul trasbordo delle merci, il prezzo del trasbordo ha una priorità diversa.

### Sconti

Alla luce del divieto di discriminazione, gli sconti devono essere analizzati dettagliatamente e in relazione ai risparmi effettivamente realizzabili in termini di costi. Dati i costi fissi relativamente alti, i gestori hanno in linea di principio un incentivo a utilizzare il più possibile i loro impianti, ad esempio offrendo sconti sui volumi per incoraggiare le grandi commesse. Alcuni gestori motivano gli sconti di volume con la possibilità di eseguire commesse più omogenee, come il trasporto in treni completi, a costi inferiori per motivi di efficienza. Gli ordini ricorrenti e di grandi dimensioni creano economie di scala e quindi risparmi sui costi.

## Servizi di consegna locale

Dal 1° luglio 2020 c'è una novità nel diritto ferroviario: i fornitori di servizi di consegna locale sono tenuti a fornire tali servizi in modo non discriminatorio. È la prima volta che il Consiglio federale assoggetta un servizio di trasporto merci al principio di non discriminazione. Prima, questo principio si applicava solo all'accesso all'infrastruttura ferroviaria nonché agli impianti di trasbordo TC e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. La ComFerr è incaricata di garantire il rispetto della nuova prescrizione.

### Campo d'applicazione

La nuova disposizione all'articolo 6a dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM) si applica a tutte le imprese attive nel trasporto di merci su rotaia che forniscono servizi di consegna locale («ultimo miglio»), ovvero servizi tra l'infrastruttura ferroviaria da un lato e i binari di raccordo o gli impianti di trasbordo TC dall'altro. Principalmente si tratta di manovre, ma vi rientrano anche servizi connessi a queste come i controlli tecnici del materiale rotabile, le prove dei freni o lo sgancio delle locomotive. La prescrizione non si applica ai servizi all'interno dell'infrastruttura ferroviaria (fig. 2).

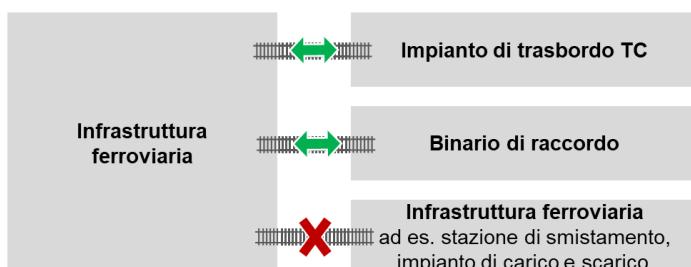


Fig. 2: Campo d'applicazione dell'articolo 6a OTM. Grafico: ComFerr.

### Non discriminazione

I fornitori di servizi sono tenuti a fornire i loro servizi anche a terzi. Devono organizzarsi in modo tale da poter trattare le richieste di terzi e presentare le proprie offerte. Eventuali richieste confliggenti devono essere coordinate e le capacità devono essere massimizzate attraverso misure appropriate, come l'offerta di fasce orarie alternative. Per quanto riguarda i prezzi, tutte le richieste dei clienti e l'uso proprio devono essere trattati allo stesso modo e sono soggetti alle stesse condizioni. La stessa cosa vale, in relazione a tutti i terzi, per quanto riguarda l'attribuzione delle risorse. Qualsiasi differenza di trattamento deve essere giustificata in modo oggettivo. Un motivo oggettivo per le differenze di prezzo è, ad esempio, la diversa entità dell'onere per effettuare i movimenti di manovra relativi ai diversi clienti a causa della formazione del treno.

### Pubblicazione

Affinché i clienti sappiano quali servizi possono ottenere e a quali condizioni, si devono pubblicare le condizioni di base della fornitura del servizio, della pianificazione e dell'attribuzione delle risorse nonché del calcolo dei prezzi. Al fine di promuovere la trasparenza e l'uniformità della pubblicazione, la ComFerr mette a disposizione un [modello](#) il cui uso è opzionale.

### Vigilanza della ComFerr

La ComFerr esercita attivamente la sua vigilanza, controllando il rispetto delle disposizioni dell'articolo 6a OTP presso le imprese interessate. In una prima fase, la Commissione ha informato tutte le imprese di trasporto merci ferroviario in merito agli obblighi di legge. In una seconda fase, informerà altri fornitori di servizi, in particolare i gestori di binari di raccordo interessati.

Inoltre, la ComFerr accetta in qualsiasi momento richieste o denunce provenienti da imprese che sospettano una discriminazione o sono incerte quanto alla valutazione di una situazione. Sul sito della Commissione è disponibile una [scheda informativa](#) che illustra le prescrizioni giuridiche. Siamo a vostra disposizione per qualsiasi domanda.

## Altri argomenti in breve

### Nuovo collaboratore presso la Segreteria tecnica

Nell'aprile 2021 Ken Ziegler è entrato a far parte della Segreteria tecnica della ComFerr, in qualità di collaboratore scientifico responsabile del monitoraggio del mercato degli impianti di trasbordo TC, dei binari di raccordo e dei servizi di consegna locale. Il nuovo collaboratore rappresenta inoltre la ComFerr negli organismi internazionali, in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto merci.

Precedentemente Ziegler ha ricoperto diverse funzioni presso FFS Cargo, tra cui quella di responsabile delle vendite regionali in Svizzera, e prima ancora si è occupato per molti anni del mercato del trasporto combinato in Svizzera. Il nuovo membro della Segreteria tecnica ha studiato Economia aziendale a San Gallo e si è successivamente specializzato nel settore della logistica e della gestione della catena di distribuzione.



### Impianti di trasbordo TC esentati dal divieto di discriminazione

La ComFerr vigila sugli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione. Secondo la legge sul trasporto di merci (LTM), i gestori che hanno ricevuto contributi federali per i loro impianti sono soggetti al divieto di discriminazione. In risposta alla richiesta di un gestore di impianti, la ComFerr ha confermato che non è più sottoposto agli obblighi corrispondenti stabiliti dalla legge e dalla decisione di assegnazione del relativo contributo. Quasi 20 anni fa, il gestore aveva ricevuto un contributo federale - sotto forma di prestito rimborsabile senza interessi - per l'acquisto di attrezzatura mobile di trasbordo. La scadenza del rimborso del prestito era stata fissata a 10 anni, periodo che corrispondeva alla durata di vita e all'ammortamento dell'attrezzatura. Al momento della presentazione della suddetta domanda, il gestore aveva rimborsato l'intero prestito. L'attrezzatura era stata utilizzata per 10 anni e in seguito era stata sostituita, esclusivamente a carico del gestore.

Nella decisione di accertamento del 4 marzo 2021, la ComFerr ha dichiarato che il gestore non è più soggetto al divieto di discriminazione. Può quindi fissare liberamente prezzi e sconti per i suoi clienti.

### Rapporto sul monitoraggio del mercato dell'IRG-Rail

Gli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari di oltre 30 Paesi europei si sono riuniti nell'IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail»). Un prodotto di IRG-Rail è il rapporto di monitoraggio del mercato pubblicato annualmente («Market Monitoring Report»). La ComFerr raccoglie per questo rapporto i dati relativi alla Svizzera.

Il [ultimo rapporto sul monitoraggio del mercato](#) recentemente pubblicato mostra i dati relativi alla rete ferroviaria e ai prezzi delle tracce, così come quelli relativi ai mercati del trasporto merci e viaggiatori dei Paesi europei. Inoltre, esamina l'impatto della pandemia di COVID-19 sul traffico merci e viaggiatori nel primo semestre del 2020.