

Incentivo all'aumento dell'efficienza energetica mediante il sistema dei prezzi delle tracce

Verifica presso l'Ufficio federale dei trasporti, le FFS SA e BLS SA

L'essenziale in breve

La ferrovia è uno dei maggiori consumatori di energia elettrica in Svizzera. La rete delle FFS registra un consumo annuo pari a circa 2400 GWh, paragonabile a quello di circa 630 000 economie domestiche. Nella Strategia energetica 2050 in programma la Confederazione ravvisa una necessità di intervento per aumentare l'efficienza energetica del trasporto ferroviario. Tra le misure sarebbe necessario introdurre incentivi finanziari diretti per aumentare l'efficienza includendo i costi effettivi dell'energia nel sistema dei prezzi delle tracce. Quest'ultimo prevede che i costi dell'infrastruttura, inclusi i costi per la corrente di trazione, vengano fatturati alle imprese di trasporto ferroviario (ITF), indennizzando in tal modo i gestori delle infrastrutture. Ogni anno FFS infrastruttura fattura in media costi per la corrente di trazione a carico delle ITF per circa 220 milioni di franchi, ossia circa il 20 per cento dei ricavi delle tracce (1,1 mia. fr.).

Il CDF ha verificato se il sistema dei prezzi delle tracce incoraggia le ITF ad aumentare l'efficienza energetica. La verifica ha interessato l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), FFS Infrastruttura e quattro ITF (FFS Viaggiatori, FFS Cargo, BLS Viaggiatori e BLS Cargo). I risultati si riferiscono allo stato del sistema dei prezzi delle tracce nel 2016.

Incentivo mediante la fatturazione della corrente di trazione

Le premesse per garantire un livello minimo di trasparenza sui valori del consumo energetico rilevati e sui relativi costi nonché per attuare un sistema di fatturazione conforme al principio di causalità esistono. Questa prassi di fatturazione costituirebbe in linea di principio un incentivo finanziario per le ITF.

L'attuale prassi di fatturazione della corrente di trazione segue solo in parte il summenzionato principio. La fatturazione dei prezzi delle tracce avviene sulla base di due gruppi di prestazioni: le prestazioni di base e supplementari. L'introduzione di un sistema di fatturazione conforme al principio di causalità presenta uno stato di avanzamento disomogeneo.

Tra le prestazioni di base vengono fatturati circa 215 milioni di franchi all'anno per la captazione di energia elettrica dalla linea di contatto (trazione e approvvigionamento energetico del treno durante il viaggio). FFS Infrastruttura ha apportato gli adeguamenti necessari, a livello di sistema, dei processi di calcolo dei prezzi delle tracce a favore di un modello di fatturazione basato sui valori effettivi rilevati. Il nuovo processo di calcolo presenta ancora punti deboli, ragione per cui il suo grado di applicazione risulta insufficiente. Ancor prima della verifica del CDF le FFS avrebbero riconosciuto queste lacune e introdotto misure volte a porvi rimedio.

Tra le prestazioni supplementari vengono fatturati circa 17 milioni di franchi all'anno per l'approvvigionamento di energia elettrica dei veicoli in sosta e per il consumo di corrente nel corso delle operazioni di manovra. Le FFS stanno procedendo ai primi accertamenti circa il possibile impiego di un modello di calcolo basato sui valori di consumo effettivi.



Tra le ITF soltanto BLS Cargo ha creato le condizioni necessarie per una fatturazione conforme al principio di causalità. I veicoli dell'impresa di trasporto sono stati attrezzati con apparecchi di misurazione dell'energia consumata e registrati con successo ai fini di una fatturazione delle prestazioni di base proporzionata ai consumi effettivi. Le restanti ITF si prefiggono l'installazione capillare di tali apparecchi entro la fine del 2018. BLS Viaggiatori vede un potenziale di risparmio sostanziale anche per quanto riguarda le prestazioni supplementari, per le quali auspica la rapida introduzione di un sistema di fatturazione conforme al principio di causalità.

L'importanza delle condizioni quadro

Le FFS e BLS hanno identificato, in qualità di ITF, un grande potenziale di efficientamento energetico per quanto riguarda la corrente di trazione e lavorano attivamente allo sviluppo e all'attuazione di misure realizzabili dal punto di vista economico. Attualmente lo sprone principale per l'introduzione di misure di efficientamento non risiede tanto nel sistema dei prezzi delle tracce, quanto in obiettivi aziendali legati all'immagine e alla sostenibilità.

Le ITF godono di condizioni quadro differenti e lo sprone diverso a introdurre rapidamente un sistema di fatturazione basato sul consumo effettivo non risulta quindi omogeneo. Nel trasporto regionale subentra un fattore frenante, rappresentato dal fatto che i costi scoperti di determinate linee sono indennizzati dai committenti. Una riduzione dei costi non comporta in prima istanza un miglioramento del risultato, bensì indennizzi inferiori. Nel trasporto merci lo sprone è importante, poiché il relativo fabbisogno di corrente di trazione rappresenta il 20–30 per cento del costo complessivo delle tracce, risultando più elevato rispetto a quello del traffico viaggiatori, pari al 15–20 per cento.

Secondo le FFS al momento non è possibile quantificare gli effetti dell'introduzione capillare di un sistema di fatturazione basato sui consumi effettivi della corrente di trazione per i singoli tipi di trasporto (trasporto merci, traffico a lunga distanza e regionale) per via del numero insufficiente delle misurazioni attualmente disponibili. In generale devono essere messi in conto trasferimenti di costi tra categorie di treni, linee o prestazioni supplementari la cui entità non è ancora nota.

Interventi necessari nel calcolo del prezzo della corrente di trazione fornita a FFS Infrastruttura

Il prezzo di FFS Energia confluisce direttamente nel calcolo delle prestazioni che prevedono l'utilizzo di corrente di trazione su cui si basano i prezzi delle tracce. L'UFT deve disciplinare in modo chiaro e d'intesa con le FSS in particolar modo la leadership del sistema di fornitura di corrente di trazione. FFS Energia gode, in qualità di unico fornitore di corrente di trazione in Svizzera, di una posizione di monopolio. Le condizioni quadro per la gestione della rete e il calcolo del prezzo della corrente di trazione fornita da FFS Energia devono pertanto essere definite e assegnate in modo chiaro.

Inoltre i requisiti posti dall'UST a FFS Infrastruttura circa la fatturazione della corrente di trazione nel quadro dei prezzi delle tracce non risultano del tutto chiari. È necessario accertare che la base per la determinazione delle aliquote forfettarie sia costantemente verificata e aggiornata.

Testo originale in tedesco