



Attualità UST

Embargo: 19.12.2006, 9:15

.....

11 Trasporti e comunicazioni

Neuchâtel, dicembre 2006

Conto ferroviario svizzero 2004

.....

Informazione:

Willy Fröh, UST, Sezione trasporti, tel.: 032 713 63 68
E-Mail: willy.frueh@bfs.admin.ch
n. di ordinazione: 662-0400-05

Indice

Sintesi	5
1 Osservazioni preliminari	5
2 Contenuto e significato del conto ferroviario	5
3 Separazione dei settori trasporti e infrastruttura	6
4 Il conto d'esercizio	6
4.1 Ricavi	6
4.2 Spese	7
4.2.1 Costi d'esercizio	7
4.2.2 Costi del capitale	8
4.3 Contributi	8
4.4 Copertura dei costi	8
4.5 Conto settoriale	9
5 Il conto economico	9
5.1 Entrate	9
5.2 Uscite complessive	9
5.3 Costi del capitale	9
5.4 Interessi sul saldo	10
5.5 Finanziamenti speciali	10
5.6 Autonomia finanziaria	10
5.7 Conto settoriale	11

Tabelle

1 Conto d'esercizio 2004	6
2 Conto d'esercizio, 1987-2004	7
3 Conto economico 2004	9
4 Conto economico, 1987-2004	10
5 Conto economico, panoramica dei finanziamenti speciali	11
6 Conto economico, costi del capitale e interessi sul saldo, 1997- 2004	11

Grafici

G1: Ricavi derivanti dal trasporto passeggeri e dal trasporto merci	7
G2: Contributi	8
G3: Ricavi derivanti dal traffico e costi d'esercizio	8

Sintesi

Secondo i risultati del conto ferroviario dell'Ufficio federale di statistica (UST), nel 2004 le imprese ferroviarie nel loro insieme hanno chiuso l'esercizio con un leggero utile. Dal conto d'esercizio risultano 8,62 miliardi di franchi di entrate (contributi compresi) e 8,39 miliardi di uscite, da cui deriva un grado di copertura dei costi pari al 102,7 per cento. Viceversa, in un'ottica economica globale, ove i contributi del potere pubblico a favore delle ferrovie non figurano, i risultati sono ben diversi. Non essendo, infatti, i contributi imputati come entrate, gli interessi sui deficit cumulati e su alcuni finanziamenti speciali (NFTA, rifinanziamento della cassa pensioni delle FFS, ecc.) aggravano ulteriormente le spese delle ferrovie. Questo è quanto emerge dal conto economico, che presenta, con 5,94 miliardi di franchi d'entrate e 14,09 miliardi d'uscite, un grado d'autonomia finanziaria del 42,2 per cento. Il conto ferroviario non tiene conto dei costi esterni.

1 Osservazioni preliminari

Su mandato del Consiglio federale e a partire dall'anno contabile 1975, il conto ferroviario svizzero è presentato sotto forma di pubblicazione dettagliata. Negli ultimi anni, le condizioni quadro dell'offerta di trasporto del «sistema rotaia» hanno subito ripetuti cambiamenti. Al contempo, e grazie all'avvio di una politica di trasporti a favore dei trasporti pubblici, le ferrovie hanno realizzato progetti d'investimento di portata storica, quali Ferrovia 2000, raccordo alla rete ferroviaria europea, nuova ferrovia transalpina (NFTA), risanamento acustico.

Le disposizioni giuridiche generali per le imprese ferroviarie sono fissate nella legge federale sulle ferrovie¹. L'attuale sistema di finanziamento delle ferrovie è stato ridefinito in seguito alla revisione della legge federale sulle ferrovie (stato al 1° gennaio 1996). Ogni quattro anni, le FFS concludono con la Confederazione un accordo di prestazione in cui sono regolamentate la costruzione, la manutenzione e la gestione dell'infrastruttura. Quanto alle restanti infrastrutture ferroviarie, la Confederazione e i Cantoni stipulano con le imprese di trasporto concessionarie (ITC) una convenzione sull'offerta di prestazioni per l'indennizzo delle prestazioni economiche generali. Sulla base di questi accordi, le spese non coperte del trasporto passeggeri ferroviario regionale

(FFS incluse) sono indennizzate dalla Confederazione e dai Cantoni. Inoltre, per i loro investimenti nell'infrastruttura le imprese ferroviarie beneficiano di prestiti senza interessi da parte del potere pubblico. Conformemente alle disposizioni della legge federale sulle ferrovie, i conti d'esercizio delle ferrovie sono suddivisi nei due settori «trasporti» e «infrastruttura».

2 Contenuto e significato del conto ferroviario

Il conto ferroviario rileva l'autonomia finanziaria delle ferrovie mediante la messa a confronto delle loro uscite e delle loro entrate. Il risultato mostra l'evoluzione della copertura dei costi in milioni di franchi, ossia la percentuale del grado di autonomia finanziaria. Quale base di calcolo del conto ferroviario fungono i rapporti di gestione, i conti analitici e i conti degli ammortamenti e delle immobilizzazioni delle aziende ferroviarie (crema-gliere, funicolari e tranvie escluse). Le aziende ferroviarie considerate sono elencate nell'allegato.

Il conto ferroviario presenta due differenti livelli prospettici: il conto d'esercizio e il conto economico. Stilato in un'ottica aziendale, il conto d'esercizio indica la misura in cui le ferrovie riescono a coprire i propri costi sulla base delle entrate e dei contributi pattuiti, il conto economico a quanto ammontano i costi complessivi del vettore di trasporto «ferrovie» da un punto di vista economico nazionale. Questo tipo di approccio evidenzia i costi economici generati dal sistema «rotaia» e fino a che punto le ferrovie riescono a coprirli con mezzi propri.

Il conto economico si distingue dal conto d'esercizio principalmente per le tre caratteristiche seguenti:

- I contributi della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni e di terzi per il trasporto e l'infrastruttura non sono contabilizzati come entrata.
- I prestiti senza interessi o a interessi moderati nonché tutti gli altri finanziamenti speciali concessi dal potere pubblico sono contabilizzati con un interesse teorico e messi a carico delle ferrovie.
- Sono conteggiati inoltre i costi degli interessi sulle eccedenze delle spese cumulate degli ultimi anni.

Gli interessi teorici sui privilegi e sui saldi cumulati secondo le lettere b e c esprimono gli impegni contratti nel corso degli anni dall'economia nazionale e i costi d'opportunità che ne derivano.

¹ RS 742.101 Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr)

Da un punto di vista metodologico, questo approccio corrisponde a quello utilizzato nel conto stradale dell'UST. Analogamente a quest'ultimo, anche il conto ferroviario serve come base alla politica nazionale dei trasporti.

3 Separazione tra «trasporti» e «infrastruttura»

In base a quanto stabilito dalla legge federale sulle ferrovie², i costi per i trasporti e i costi per l'infrastruttura sono scorporati sin dal 1999. Tale provvedimento fu tra l'altro un presupposto necessario perché la Confederazione si prendesse a carico l'infrastruttura delle FFS. L'intento della politica nazionale dei trasporti è di giungere all'uguaglianza legislativa delle imprese di trasporto, al fine di stimolarne la concorrenza e di consentire loro un accesso indiscriminato alla rete. Il principale obiettivo politico è di arrivare alla copertura dei costi d'esercizio sia a livello dei trasporti che sul piano dell'infrastruttura.

4 Il conto d'esercizio

4.1 Ricavi

Nell'anno in rassegna, i ricavi delle ferrovie derivanti dal traffico hanno raggiunto i 3442,3 milioni di franchi (2003: 3274,4 milioni); il 64,8 per cento di tali proventi è frutto del trasporto passeggeri e il 35,2 per cento del trasporto merci. Rispetto all'anno precedente, il trasporto di persone ha fatto registrare un aumento del 3,5 per cento, ossia di 76,2 milioni di franchi, ed è salito a 2232,2 milioni di franchi (2003: 2156,0 milioni). Il trasporto merci ha maggiorato i suoi ricavi di 91,7 milioni di franchi, ossia dell'8,2 per cento, salendo a quota 1210,1 milioni di franchi (2003: 1118,4 milioni). Gli altri ricavi³ sono invece cresciuti di 372,4 milioni e saliti a 2497,4 milioni di franchi (2003: 2125,0 milioni). Il conto d'esercizio contempla anche gli indennizzi e i contributi per le infrastrutture. Nel 2004, tali somme ammontavano a 2676,0 milioni di franchi, con un incremento di 44,2 milioni di franchi rispetto all'anno precedente (2631,8 milioni).

Tabella 1: Conto d'esercizio 2004

2004, in milioni di franchi	Conto aziendale ¹ Totale	Conto settoriale		
		Trasporti	Infrastruttura	Altro ²
Ricavi dal trasporto	3 442,3			
Trasporto passeggeri	2 232,2			
Trasporto merci	1 210,1			
Altri proventi	2 497,4			
Ricavi netti	5 939,7	4 819,7	2 251,2	748,0
Totale contributi	2 676,0	915,6	1 760,4	0,0
Indennizzi: Confederazione	1 006,3	629,1	377,2	
Cantoni	327,6	261,7	65,9	
Comuni	10,6	10,5	0,1	
Contributi per l'infrastruttura	1 331,5	14,3	1 317,2	
Ricavi lordi	8 615,7	5 735,3	4 011,6	748,0
Costi d'esercizio	-6 423,3	-4 933,0	-2 613,0	-756,5
Spese per il personale	-3 765,7			
Spese materiali e spese varie	-2 657,6			
Costi del capitale	-1 964,4	-655,7	-1 308,7	0,0
Ammortamenti	-1 842,1	-574,9	-1 267,2	
Interessi	-122,3	-80,8	-41,5	
Spese complessive	-8 387,7	-5 588,7	-3 921,7	-756,5
Contributo di copertura I	-2 448,0	-769,0	-1 670,5	-8,5
Grado di copertura dei costi I (escl. contributi)	70,8%	86,2%	57,4%	98,9%
Contributo di copertura II	228,0	146,6	89,9	-8,5
Grado di copertura dei costi II (incl. Contributi)	102,7%	102,6%	102,3%	98,9%

¹ Compensazioni interne escluse

² Agenzie di viaggio ferroviarie, prestazioni per terzi, cambio, treni a vapore, ecc.

³ Conformemente ai rapporti di gestione, la rubrica «altri ricavi» contempla il ricavo da prestazioni d'esercizio per conto terzi, locazione e affitto, prestazioni a terzi, prestazioni proprio per il conto d'immobilizzazione, partecipazioni, ecc.

² Art. 62, modificazioni del 1° gennaio 1999

Tabella 2: Conto d'esercizio, 1987–2004

Anno	Spese complessive	Ricavi netti	Saldo (contributo di copertura I)	Grado di copertura dei costi I	Contributi	Ricavi lordi	Saldo (contributo di copertura II)	Grado di copertura dei costi II
	in milioni di franchi			%	in milioni di franchi			%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	81,6	647,4 ²	5 313,1	- 402,5	93,0
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	81,4	702,6 ²	5 550,7	- 407,4	93,2
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	82,3	711,2 ²	5 855,7	- 397,1	93,6
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	81,3	759,0 ²	6 237,5	- 502,6	92,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	80,7	822,0 ²	6 820,0	- 609,7	91,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	78,2	959,0 ²	7 187,4	- 777,8	90,2
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	77,8	1 024,1 ²	7 261,7	- 753,0	90,6
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	77,1	1 017,7 ²	7 334,6	- 860,1	89,5
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	73,7	1 006,3 ²	7 199,1	- 1 206,4	85,6
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	57,0	2 931,8 ³	7 602,8	- 586,0	92,8
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	57,1	3 000,8 ³	7 673,1	- 511,1	93,8
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	56,7	3 208,2 ³	7 837,8	- 320,5	96,1
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	59,0	2 653,0 ³	7 391,7	- 637,0	92,1
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	62,4	2 642,5 ³	7 719,0	- 416,8	94,9
2001 ⁴	7 668,3	5 425,9	- 2 242,4	70,8	2 551,3 ³	7 977,2	308,9	104,0
2002	7 888,1	5 434,4	- 2 453,7	68,9	2 620,3 ³	8 054,7	166,6	102,1
2003	7 869,6	5 399,4	- 2 470,2	68,6	2 631,8 ³	8 031,2	161,6	102,1
2004	8 387,7	5 939,7	- 2 448,0	70,8	2 676,0 ³	8 615,7	228,0	102,7

¹ Cifre adeguate alla legge federale sulle ferrovie RS 742.101, modificazioni del 24 marzo 1995, in vigore dal 1° gennaio 1996

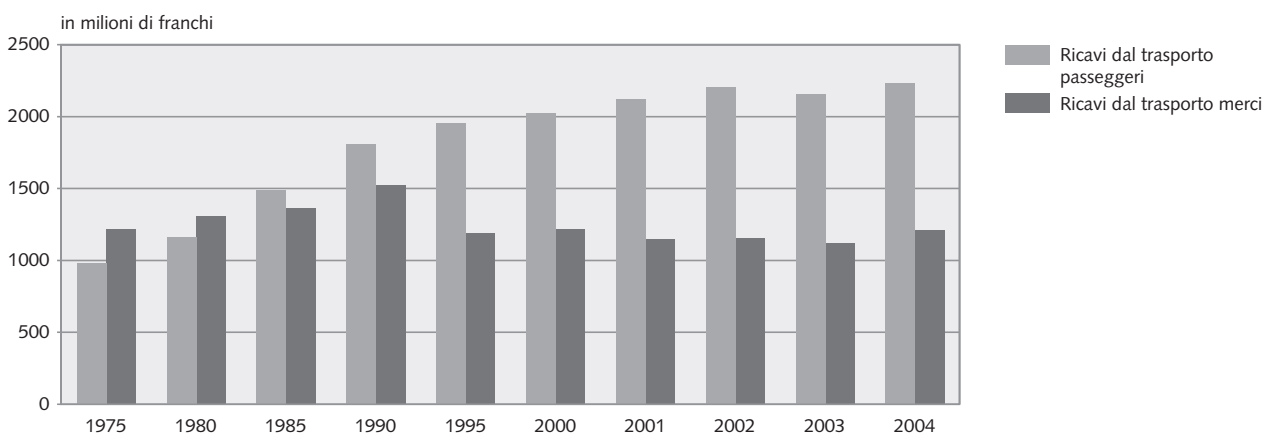
² Indennizzi alle FFS e alle ITC, incluso l'adeguamento tariffale delle ITC

³ Indennizzi e contributi per l'infrastruttura delle ferrovie

⁴ Dal 2001 nuovo calcolo sulla base della revisione del conto ferroviario del 2000

Ricavi dal trasporto passeggeri e dal trasporto merci

G 1



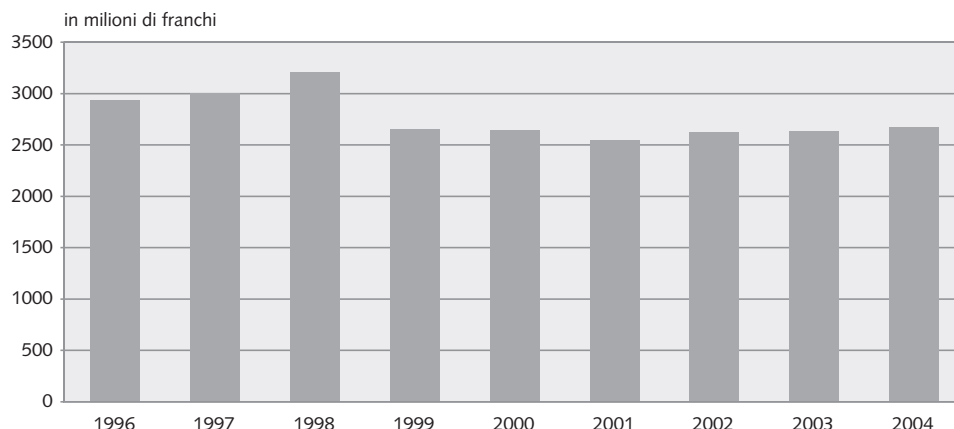
© Ufficio federale di statistica (UST)

4.2 Spese

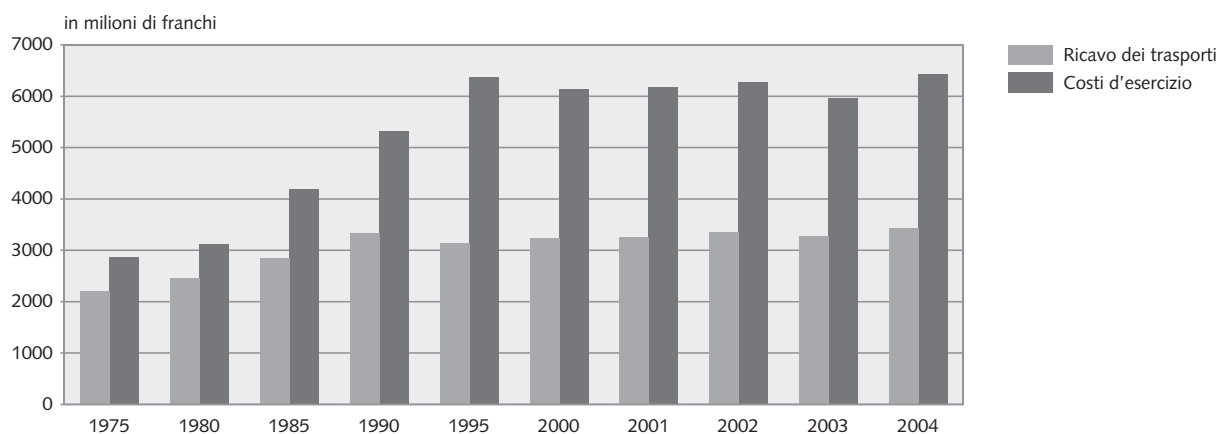
Le spese complessive sono il risultato della somma dei costi d'esercizio (spese per il personale e spese materiali nonché spese varie) e dei costi del capitale (ammortamenti e interessi). Nel 2004, queste sono progredite di 518,1 milioni di franchi, ovvero del 6,6 per cento rispetto all'anno precedente, salendo a 8 387,7 milioni di franchi. (2003: 7 869,6 milioni).

4.2.1 Costi d'esercizio

Nel 2004, i costi d'esercizio ammontavano a 6 423,3 milioni di franchi, con una crescita del 7,6 per cento, ossia di 453,6 milioni rispetto all'anno precedente (2003: 5 969,7 milioni). Di questi, 3 765,7 milioni erano spese per il personale e 2 657,6 milioni spese materiali e altre spese.

Contributi**G 2**

© Ufficio federale di statistica (UST)

Ricavi dal traffico e costi d'esercizio**G 3**

© Ufficio federale di statistica (UST)

4.2.2 Costi del capitale

Il conto d'esercizio contabilizza gli ammortamenti e gli interessi tratti dalla contabilità analitica delle ferrovie. A differenza del conto economico, non considera invece gli interessi teorici (p. es. quelli sui prestiti senza interesse, interesse sul valore residuo degli impianti, ecc.). Nel 2004, i costi del capitale ammontavano a 1964,4 milioni di franchi (2003: 1899,9 milioni). Gli ammortamenti sono aumentati del 7,1 per cento (122,0 milioni), salendo a 1842,1 milioni di franchi (2003: 1720,1 milioni), mentre gli interessi sono regrediti di 57,5 milioni, scendendo a 122,3 milioni di franchi.

4.3 Contributi

Il conto d'esercizio include gli indennizzi accordati alle ferrovie dal potere pubblico per determinate prestazioni

che non risultano redditizie dal punto di vista dell'economia di mercato.⁴

Nel 2004, il potere pubblico (Confederazione, Cantoni e Comuni) ha destinato alle ferrovie 1344,5 milioni di franchi a titolo d'indennizzo per il deficit di copertura nell'offerta di trasporto e 1331,5 milioni di franchi per l'infrastruttura, per un totale complessivo di 2676,0 milioni di franchi (2003: 2631,8 milioni).

4.4 Copertura dei costi

Nel conto d'esercizio il grado di copertura dei costi viene determinato sottraendo le entrate nette (pari a 5939,7 milioni di franchi) dalle spese complessive (pari a 8387,7 milioni). La differenza di -2448,0 milioni di franchi forma

⁴ RS 742.101 Legge federale sulle ferrovie (Lferr), articolo 49, in vigore dal 1° gennaio 1996

il contributo di copertura I, ovvero il grado di copertura I (70,8%). Aggiungendo a ciò i contributi (2676,0 milioni) si arriva a un contributo di copertura II di +228,0 milioni di franchi e un grado di copertura dei costi II pari al 102,7 per cento. (Si veda tabella 1).

4.5 Conto settoriale

Per poter presentare conti settoriali del risultato di gestione, il conto aziendale deve considerare anche le compensazioni interne tra i settori trasporto, infrastruttura e altro, che nel caso presente ammontano a 1879,2 milioni di franchi. Per il settore trasporti il grado di copertura II che ne deriva è del 102,6 per cento, per l'infrastruttura del 102,3 per cento e per la voce altro del 98,9 per cento.

5 Il conto economico

Il conto economico include il calcolo degli interessi sui capitali per l'intera rete e per tutti gli impianti (incl. materiale rotabile) nonché i costi derivanti dagli interessi delle eccedenze delle spese cumulate. Grazie a questo tipo di approccio è possibile definire l'entità dei sussidi pubblici devoluti al sistema del trasporto su rotaia, ivi inclusi gli interessi di mercato mancanti per il capitale investito (interessi sul saldo, finanziamenti speciali).

Nel corso degli anni, questi interessi vanno a gravare sempre più sul conto ferroviario. Benché la metodologia utilizzata nel conto economico sia corretta e analoga a

quella del conto stradale, con il passar del tempo, i costi degli interessi assumono sempre più peso. Questo metodo di calcolo va ben compreso al fine di una lettura oggettiva del conto economico.

5.1 Entrate

Le entrate sono menzionate in precedenza (cap. 4.1).

I contributi della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni per il trasporto e l'infrastruttura non sono contabilizzati come entrata.

5.2 Uscite complessive

Nel 2004, le uscite complessive del conto economico ammontavano a 9160,6 milioni di franchi, di cui 6423,3 milioni erano costi d'esercizio (cfr. cap. 4.2.1.) e 2737,3 milioni costi del capitale.

5.3 Costi del capitale

Secondo i conti d'immobilizzazione e di ammortamento, il valore contabile delle ferrovie si aggira sui 24'065,0 milioni di franchi. I costi di ammortamento hanno raggiunto 1842,1 milioni, di cui 574,9 milioni per l'immobilizzazione dei trasporti e 1267,2 milioni per quella dell'infrastruttura. Al valore contabile viene applicato un tasso d'interesse del 3,72 per cento, pari a quello medio utilizzato per i prestiti federali. Nel 2004, gli oneri d'interessi erano di 895,2 milioni di franchi.

Tabella 3: Conto economico 2004

2004, in milioni di franchi	Conto globale	Conto settoriale		
	Totale	Trasporti	Infrastruttura	Altro
Entrate nette¹	5 939,7	4 819,7	2 251,2	748,0
Costi d'esercizio	-6 423,3	-4 933,0	-2 613,0	-756,5
Costi del capitale	-2 737,3	-865,0	-1 872,3	-
Ammortamenti	-1 842,1	-574,9	-1 267,2	-
Interessi	-895,2	-290,1	-605,1	-
Spese complessive	-9 160,6	-5 798,0	-4 485,3	-756,5
Interessi sul saldo	-4 054,3	-2 659,7	-1 394,6	-
Contributo di copertura I	-7 275,2	-3 638,0	-3 628,7	-8,5
Grado di autonomia finanziaria I	44,9%	57,0%	38,3%	98,9%
Interessi sui finanziamenti speciali ²	-876,3	-345,7	-530,6	-
Contributo di copertura II	-8 151,5	-3 983,7	-4 159,3	-8,5
Grado di autonomia finanziaria II	42,2%	54,7%	35,1%	98,9%

¹ Secondo tabella 1

² Secondo tabella 5

Tabella 4: Conto economico, 1987–2004

Anno	Uscite complessive	Entrate nette	Saldo	Interessi sul saldo	Contributo di copertura I	Grado di autonomia finanziaria I	Interessi teorici sui finanziamenti speciali	Contributo di copertura II	Grado di autonomia finanziaria II
	in milioni di franchi					%	in milioni di franchi		%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	- 1 100,5	- 2 150,4	68,5	0,0	- 2 150,4	68,5
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	- 1 173,3	- 2 283,3	68,0	0,0	- 2 283,3	68,0
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	- 1 420,4	- 2 528,7	67,0	0,0	- 2 528,7	67,0
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	- 1 746,2	- 3 007,8	64,6	- 1,2	- 3 009,0	64,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	- 1 969,2	- 3 400,9	63,8	- 2,9	- 3 403,8	63,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	- 2 294,9	- 4 031,7	60,7	- 8,6 ^r	- 4 040,3 ^r	60,7 ^r
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	- 2 270,5	- 4 047,6	60,6	- 17,4 ³	- 4 065,0 ³	60,5 ³
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	- 2 397,4	- 4 275,2	59,6	- 27,5 ³	- 4 302,7 ³	59,5 ³
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	- 2 498,0	- 4 710,7	56,8	- 40,1 ³	- 4 750,8 ³	56,6 ³
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	- 2 499,8	- 6 017,6	43,7	- 52,6 ³	- 6 070,2 ³	43,5 ³
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	- 2 579,3	- 6 091,2	43,4	- 65,4 ³	- 6 156,6 ³	43,1 ³
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	- 2 663,2	- 6 191,9	42,8	- 75,7 ³	- 6 267,6 ³	42,5 ³
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	- 3 430,2	- 6 720,2	41,4	- 318,9 ³	- 7 039,1 ³	40,2 ³
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	- 3 570,4	- 6 629,7	43,4	- 466,1 ³	- 7 095,8 ³	41,7 ³
2001 ²	8 293,9	5 425,9	- 2 868,0	- 3 778,1	- 6 646,1	44,9	- 636,3 ³	- 7 282,4 ³	42,7 ³
2002	8 558,0	5 434,4	- 3 123,6	- 3 902,2	- 7 025,8	43,6	- 720,7 ³	- 7 746,5 ³	41,2 ³
2003	8 578,2	5 399,4	- 3 178,8	- 4 069,5	- 7 248,3	42,7	- 823,8 ³	- 8 072,1 ³	40,1 ³
2004	9 160,6	5 939,7	- 3 220,9	- 4 054,3	- 7 275,2	44,9	- 876,3 ³	- 8 151,5 ³	42,2 ³

¹ Cifre adeguate alla legge federale sulle ferrovie RS 742.101, modificazioni del 24 marzo 1995, in vigore dal 1° gennaio 1996

² Dal 2001 nuovo calcolo secondo la revisione del conto ferroviario 2000

³ Dal 2004 nel conto ferroviario sono considerati retroattivamente fino al 1993 gli interessi teorici dei prestiti dei fondi per grandi progetti ferroviari a favore della nuova ferrovia transalpina (NFTA)

^r Rettificato

5.4 Interessi sul saldo

Per determinare il contributo di copertura, il conto economico deve contabilizzare anche gli interessi delle eccedenze delle spese cumulate. Gli interessi teorici sui saldi cumulati rappresentano gli impegni contratti nel corso degli anni dall'economia e i costi alternativi che ne derivano. Nel 2004, gli interessi sul saldo delle ferrovie hanno raggiunto i 4054,3 milioni di franchi.

5.5 Finanziamenti speciali

Per finanziamenti speciali s'intendono le sovvenzioni dirette e indirette del potere pubblico (Confederazione, Cantoni, Comuni) che non risultano nei rendiconti delle ferrovie e di conseguenza neanche nei loro annuali risultati d'esercizio. Si tratta di prestiti senza interessi, contributi a fondo perso, finanziamenti diretti del potere pubblico e prestazioni fornite nel quadro di uno sdebitamento. Detto altrimenti, sono queste esenzioni nei confronti del potere pubblico, che in base al principio di causalità vengono contabilmente addebitate al conto ferroviario.

La tabella 5 offre una panoramica dei finanziamenti speciali. Nel 2004, gli interessi sui finanziamenti speciali si aggiravano sui 876,3 milioni di franchi (2003: 823,8 milioni). Dal 2004 nel conto ferroviario sono considerati retroattivamente fino al 1993 gli interessi teorici dei prestiti dei fondi per grandi progetti ferroviari a favore della nuova ferrovia transalpina (NFTA).

5.6 Autonomia finanziaria

Il conto economico permette di stabilire i costi effettivi delle ferrovie e il grado di copertura di questi per mezzo dei proventi forniti dagli utilizzatori. Questo indicatore è detto «grado di autonomia finanziaria».

Detraendo dalle entrate nette, pari a 5939,7 milioni di franchi, le spese globali (9160,6 milioni) e gli interessi di saldo (4054,3 milioni), si ottiene un contributo di copertura I di -7275,2 milioni di franchi, ovvero un grado di autonomia finanziaria I del 44,9 per cento. Se vi si aggiungono gli interessi sui finanziamenti speciali (876,3 milioni), i costi complessivi salgono a 14'091,2 milioni di franchi, determinando così un contributo di copertura II di -8151,5 milioni di franchi e un grado di autonomia finanziaria II del 42,2 per cento.

Tabella 5: Conto economico, panoramica dei finanziamenti speciali

2004		Tasso d'interesse	in milioni di franchi	
			Capitale	Interessi teorici
Combi	Binari di raccordo, AFF 802.4600.401 dal 1990	3,7%	366,6	13,6
Combi	Contributi per terminali, AFF 802.4200.202 dal 1990	3,7%	237,0	8,8
Combi	Indennizzazione traffico combinato, AFF 802.4600.402 dal 2000	3,7%	190,3	7,0
FFS	Condono debito cassa pensioni, RS 742.30 dal 1999	3,7%	5 693,7	210,7
FFS	Prestiti senza interessi, RS 742.30 dal 1999	3,7%	5 120,1	189,4
FFS	Rinuncia al rimborso del prestito per l'energia 2001	3,7%	1 361,2	50,4
FFS	Rinuncia al prestito e suo accantonamento sulle rendite di vecchiaia 2001	3,7%	746,6	27,6
FFS	Finanziamento del deficit di copertura prestazioni d'uscita minime 2001	3,7%	169,1	6,3
RhB	Galleria della Vereina: infrastruttura dal 1992	3,7%	955,3	35,3
RhB	Galleria della Vereina: trasporti dal 1992	3,7%	88,0	3,3
ITC	Costi di traforo di piccoli tunnel ferroviari (70.9%) ¹	1,7%	2 603,7	44,3
BLS	Costi di traforo di piccoli tunnel ferroviari (29.1 %) ¹	1,7%	1 068,7	18,2
NEAT ²	Costi di traforo galleria del Lötschberg dal 1993	3,7%	3 651,2	135,1
NEAT ²	Costi di traforo galleria del Gotthardo dal 1993	3,7%	3 297,5	122,0
NEAT ²	Raccordo Svizzera orientale (Zimmerbergtunnel) dal 1995	3,7%	121,4	4,5
TOTALE (stato 31.12.2003)			25 670,1	876,3

¹ Lunghezza complessiva x costi di traforo² Nuovo (dal conto ferroviario 2004)

5.7 Conto settoriale

Nel conto settoriale le compensazioni interne dell'ordine di 1879,2 milioni di franchi sono ripartite tra i settori trasporti, infrastruttura e altro. I costi di tracciato vengono addebitati al settore trasporto e messi in credito

alla propria infrastruttura. Da un punto di vista economico, i singoli settori presentano i seguenti gradi di autonomia finanziaria: trasporti 54,7 per cento, infrastruttura 35,1 per cento e altro 98,9 per cento.

Tabella 6: Conto economico, costi del capitale e interessi sul saldo, 1996–2004

In milioni di franchi	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Valore contabile anno -1	14 238,0	15 792,0	16 481,0	19 987,0	20 748,0	20 518,0	21 093,0	22 211,0
Crescita netta degli impianti	2 735,2	1 833,7	4 580,9 ¹	1 853,5	1 007,2 ²	1 991,1	2 838,1	3 696,1
Totale	16 973,2	17 625,7	21 061,9	21 840,5	21 755,2	22 509,1	23 931,1	25 907,1
Ammortamenti	-1 181,2	-1 144,7	-1 074,9	-1 092,5	-1 237,2	-1 416,1	-1 720,1	-1 842,1
Valore contabile fine anno	15 792,0	16 481,0	19 987,0	20 748,0	20 518,0	21 093,0	22 211,0	24 065,0
Interessi	- 892,8	- 865,9	- 916,3	- 907,2	- 880,2	- 869,0	- 888,4	- 895,2
Saldi cumulati	-62 434,0	-68 525,2	-74 717,1	-81 437,3	-88 067,0	-94 713,1	-101 738,9	-108 987,2
Saldo	-3 511,9	-3 528,7	-3 290,0	-3 059,3	-2 868,0	-3 123,6	-3 178,8	-3 220,9
Interessi sul saldo	-2 579,3	-2 663,2	-3 430,2	-3 570,4	-3 778,1	-3 902,2	-4 069,5	-4 054,3
Saldi cumulati nuovi	-68 525,2	-74 717,1	-81 437,3	-88 067,0	-94 713,1	-101 738,9	-108 987,2	-116 262,4
Interessi + interessi sul saldo	-3 472,1	-3 529,1	-4 346,5	-4 477,6	-4 658,3	-4 771,2	-4 957,9	-4 949,5
Ammortamenti	-1 181,2	-1 144,7	-1 074,9	-1 092,5	-1 237,2	-1 416,1	-1 720,1	-1 842,1
Totale dei costi del capitale e degli interessi sul saldo	-4 653,3	-4 673,8	-5 421,4	-5 570,1	-5 895,5	-6 187,3	-6 678,0	-6 791,6

¹ Passaggio alle FFS SA - Rivalutazione degli impianti a seguito della presa a carico dell'infrastruttura da parte della Confederazione² Rinuncia al rimborso del prestito per l'energia di 1'199,7 milioni di franchi dalle FFS e rivalutazione degli impianti a seguito della fusione di imprese ferroviarie

Elenco delle imprese ferroviarie considerate 2004

		Osservazioni
AB	Appenzeller Bahnen	
asm	Aare Seeland Mobil	
BAM	Chemins de fer Bière - Apples - Morges	
BDWM	BDWM-Transport AG	
BLS	BLS Lötschbergbahn	incl. BLS Cargo SA
BOB	Berner Oberland-Bahnen	
BVZ	BVZ Zermatt-Bahn	
CJ	Chemins de fer du Jura	
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	
FB	Forchbahn	
FLP	Ferrovie Luganesi	
FW	Frauenfeld - Wil-Bahn	
KLB	Kriens - Luzern-Bahn	
LEB	Chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher	
LSE	Luzern - Stans - Engelberg-Bahn	
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG	
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn (Kraftwerke Oberhasli AG)	
MOB	Chemin de fer Montreux - Oberland Bernois	
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera	
NStCM	Chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez	
OC	Chemin de fer Orbe - Chavornay	
OeBB	Oensingen - Balsthal-Bahn	
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn	
RHB	Rorschach - Heiden-Bergbahn	
RhB	Rhätische Bahn	
RM	Regionalverkehr Mittelland	
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	incl. Cargo
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	
ST	Sursee - Triengen-Bahn	
STB	Sensetalbahn	Dati contenuti nel conto FFS SA
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn	
TB	Trogenbahn	
TMR	Transports de Martigny et Régions	
TPC	Transports publics du Chablais	
TPF	Transports publics fribourgeois	
TRAVYS	Transports Vallée de Joux / Yverdon-les-Bains Ste-Croix	
TRN	Transports régionaux neuchâtelois	
VCh	Chemin de fer Vevey - Chexbres	
WB	Waldenburgerbahn	
WSB	Wynental- und Suhrentalbahnhof	