



# Newsletter

Data: 29 agosto 2023  
Embargo: 29.08.2023, ore 11:00

## Nr. 5/23

### Contenuto

<b>1</b>	<b>ARTICOLO PRINCIPALE – Aumentano gli oneri degli utenti dei trasporti pubblici: necessario un ampliamento della prassi regolatoria .....</b>	<b>2</b>
1.1	Situazione iniziale.....	2
1.2	Aspetti costituzionali.....	2
1.3	Quantificazione di una partecipazione adeguata ai costi.....	2
1.4	Ampliamento del metodo .....	4
<b>2</b>	<b>Parcheggi: il giusto prezzo .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Swissgenetics: non ci sono indizi di prezzi abusivi.....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>COMUNICAZIONI.....</b>	<b>10</b>
4.1	Accordo amichevole relativo al meccanismo di sconto sui premi d'assicurazione stabili del Canton Turgovia .....	10
4.2	Prezzi per l'ispezione della combustione degli impianti a legna: il Canton Vallese segue la raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi .....	10
4.3	Sepolcri e cappella funeraria: il Comune di Plaffeien segue alcune raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi .....	10
<b>5</b>	<b>EVENTI / AVVISI .....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi conformemente all'articolo 14 LSPr .....</b>	<b>12</b>



## 1 ARTICOLO PRINCIPALE – Aumentano gli oneri degli utenti dei trasporti pubblici: necessario un ampliamento della prassi regolatoria

*Gli utenti dei trasporti pubblici pagano sempre più spesso non solo per i posti che effettivamente occupano ma anche per quelli che restano liberi. La Costituzione federale prevede che i prezzi per gli utenti dei trasporti pubblici siano adeguati. La futura prassi regolatoria dovrà tenerne conto.*

### 1.1 Situazione iniziale

In Svizzera, nell'ambito del Servizio diretto nazionale (SDN), la tariffa per una tratta nel traffico regionale o in quello a lunga distanza è identica. Quest'ultimo deve operare in un'ottica di copertura dei costi e poter generare ricavi adeguati. I costi dei servizi di trasporto nel traffico regionale sono invece così elevati che, con i tassi di occupazione attuali, vengono finanziati con i prezzi dei biglietti e con l'aggiunta di sussidi pubblici.

Non essendo beneficiario di indennità, il traffico a lunga distanza ha dovuto e continua a doversi autofinanziare; i profitti di questo settore sono finora sempre stati realizzati sfruttando le entrate derivanti dalla vendita di biglietti e abbonamenti. L'adeguatezza dei profitti è stata finora il *primo criterio di valutazione e di intervento* del Sorvegliante dei prezzi. Nello specifico, ha preso in considerazione tutte le misure tariffarie previste per accertare se i risultati del traffico a lunga distanza potessero mantenersi all'interno di un intervallo adeguato<sup>1</sup>. Nei casi di esito negativo, ha concluso accordi amichevoli a vantaggio degli utenti. Questo efficace meccanismo di regolamentazione ha finora reso superflui ulteriori accertamenti.

Nel frattempo, tuttavia, l'evoluzione delle tariffe ha raggiunto un punto in cui il **secondo criterio di intervento e cioè il requisito costituzionale che prevede un'adeguata partecipazione degli utenti deve ormai essere concretizzato e applicato.**

### 1.2 Aspetti costituzionali

L'articolo 81a capoverso 2 della [Costituzione federale \(Cost., RS 101\)](#) introdotto ex novo nel 2016, prevede che i costi (operativi) del trasporto pubblico siano coperti in misura *adeguata* dai prezzi dei biglietti e degli abbonamenti pagati dagli utenti.

In misura *«adeguata»* significa da un lato che il trasporto pubblico non può essere gratuito ma implica al contempo che il prezzo pagato deve rendere l'**utilizzo del trasporto pubblico interessante da un punto di vista economico**. Questo aspetto emerge anche dal messaggio redatto a questo proposito ([Messaggio FAIF, FF 2012 1283](#)).

La quantificazione di ciò che deve essere considerato *«adeguato»* spetta al Sorvegliante dei prezzi in quanto autorità competente in materia di regolamentazione dei prezzi.

### 1.3 Quantificazione di una partecipazione adeguata ai costi

#### Requisiti legali

Il finanziamento del traffico regionale avviene attraverso un modello duale. La copertura dei costi è garantita da un lato da contributi «adeguati» degli utenti e dall'altro da quelli dei committenti che rappresentano l'interesse pubblico (Cantoni, Confederazione e, per quanto riguarda il traffico locale, i Comuni).

La legge prevede che i contributi (adeguati) degli utenti siano dedotti dai costi totali e *successivamente* tutti gli altri costi non coperti vengano presi a carico dai committenti (cfr. art. 28 LTV, RS 745.1)<sup>2</sup>.

La situazione riscontrata finora appare tuttavia diversa: dai costi totali vengono detratti innanzitutto i contributi dei committenti, il cui ammontare può essere determinato in larga misura dalle loro abitudini

<sup>1</sup> Criterio della necessità di realizzare equi benefici secondo l'articolo 13 capoverso 1 lettera b della legge sulla sorveglianza dei prezzi (LSPr, RS 942.20) per il traffico a lunga percorrenza.

<sup>2</sup> L'articolo 28, intitolato «Indennità dei costi non coperti dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione» stabilisce che la Confederazione e i Cantoni (i committenti) indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti, pianificati in quanto tali, dell'offerta di trasporto regionale da essi ordinata congiuntamente nell'ambito del traffico regionale viaggiatori. Anche sul sito dell'Ufficio federale dei trasporti, durante la procedura d'ordinazione, si ricorda che le offerte delle aziende di trasporto tengono conto dei costi previsti e dei ricavi attesi dalla vendita dei biglietti. Il deficit rimanente è costituito dai cosiddetti «costi non coperti, pianificati in quanto tali» che, stando all'articolo 28 capoverso 1 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), spettano ai committenti.

di acquisto. In passato, anche qualsiasi riduzione (p. es. le riduzioni dei prezzi di traccia operate dal 2021) veniva spesso accreditata al contributo dei committenti, senza che a beneficiarne potessero essere gli utenti. Per la cospicua parte restante, il settore – a corto di alternative – si è visto costretto a rivalersi sul portafoglio degli utenti. Nel [2014](#) e nel [2023](#) questo approccio ha causato lacune nella copertura dei costi e un conseguente aumento delle tariffe a carico degli utenti.

**Al fine di rispettare adeguatamente le disposizioni di legge, l'ampliamento della prassi (cfr. pt. 4 qui di seguito) non mira solo a garantire un'adeguata partecipazione degli utenti, ma anche un maggiore rispetto dell'ordine di ripartizione dei costi.**

### Considerazioni politiche

Le [Prospettive di traffico](#) della Confederazione prevedono che l'aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico (misurato in persone-chilometri) tra il 2010 e il 2040 sarà pari al 51%. Nel suo [Quadro d'orientamento](#) sul futuro della mobilità in Svizzera il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) indica tra gli obiettivi un incremento della ripartizione modale<sup>3</sup> del trasporto pubblico di 4 punti percentuali. Tuttavia, contrariamente alle aspettative, la stessa ripartizione modale ha preso nel frattempo una direzione opposta. Il prezzo, in quanto criterio fondamentale per la scelta della modalità di trasporto, assume a questo punto un ruolo centrale.

#### **EXCURSUS:** Il prezzo, un criterio chiave

L'importanza del prezzo in riferimento all'utilizzo dei trasporti pubblici è dimostrata anche da un'indagine rappresentativa ([«Prix Litra» Nr. 6](#), pag. 10). I due terzi degli utenti, e cioè la stragrande maggioranza, sembrano essere sensibili al prezzo. A un vantaggio in termini di tempo o di comfort (disponibilità e comfort dei posti a sedere, arredi interni) preferirebbero infatti una riduzione tariffaria del 10%.

[Uno studio sulle misure di economia comportamentale](#) ha inoltre rilevato che per quanto riguarda la scelta in materia di mobilità, oltre alla praticabilità sono decisivi anche i costi immediati. Pertanto, se una famiglia volesse fare una gita in centro città utilizzando i trasporti pubblici, il prezzo dei biglietti dovrebbe essere più o meno pari a quello che spenderebbe per parcheggio e rifornimento.

Anche il Deutschland-Ticket, biglietto per i trasporti tedeschi, ha dimostrato chiaramente che la leva del prezzo non può affatto essere sottovalutata. Circa il 44% dei nuovi abbonati sono persone che in precedenza utilizzavano il trasporto pubblico occasionalmente, senza avere un abbonamento.

Grazie al Deutschland-Ticket, la percentuale dei nuovi clienti è salita all'8%. Inoltre, dai [dati della telefonia mobile](#) è emerso un aumento significativo dei viaggi in treno sulle tratte oltre i 30 chilometri. Parallelamente, il [Klimaticket](#) ha generato un boom di vendite in Austria.

Finora, l'aumento costante dei costi ha accentuato il [divario](#) tra i prezzi del trasporto privato motorizzato e quelli del trasporto pubblico. Negli ultimi anni, questi sviluppi sono stati criticati addirittura dai [gruppi operanti in settori affini a quello dei trasporti](#)<sup>4</sup>.

**L'attuazione del requisito costituzionale deve quindi garantire che il passaggio al trasporto pubblico rimanga sufficientemente interessante in termini di prezzo, in modo da non ostacolare l'auspicato sviluppo della ripartizione modale.** L'andamento dei prezzi del trasporto privato motorizzato non deve quindi essere trascurato.

<sup>3</sup> Ripartizione delle prestazioni relative al trasporto e al traffico in persone-chilometri tra vettori stradali e ferroviari.

<sup>4</sup> L'associazione dei trasporti pubblici [Litra](#) ha comunicato per esempio che la Confederazione e i Cantoni, e cioè i committenti del TRV (traffico regionale viaggiatori) hanno richiesto nello stesso momento ampliamenti significativi della loro offerta, i cui costi non potevano essere interamente finanziati attraverso incrementi di efficienza. Ciò avrebbe inevitabilmente portato a un parziale trasferimento dei costi agli utenti, ovvero a un aumento delle tariffe. Era importante evitare che si concretizzasse questo scenario: il divario tra i prezzi del trasporto privato motorizzato e del trasporto pubblico era infatti già troppo ampio.

## 1.4 Ampliamento del metodo

### Occupazione standard (ipotetica)

**In linea di principio, per essere adeguato un prezzo deve innanzitutto essere *proporzionato al servizio richiesto* e non corrispondere a un generico pacchetto di servizi forniti al pubblico.**

Ciò significa che, di base, ogni passeggero dovrebbe pagare solo i costi relativi al «proprio posto». Tuttavia, questa interpretazione si rivela troppo rigida e, in particolare, non tiene conto del fatto che i posti del trasporto pubblico non sono quasi mai tutti occupati dall'inizio alla fine della tratta percorsa. In corrispondenza delle diverse fermate infatti, i passeggeri devono poter salire e scendere. Ai fini di un regolare funzionamento, deve quindi essere garantita una certa sovraccapacità<sup>5</sup>. Per il Sorvegliante dei prezzi una tariffa diventa inadeguata o abusiva nel momento in cui un mezzo di trasporto sfruttato aritmeticamente per metà della sua capacità genera più entrate dirette dalla vendita di biglietti e abbonamenti di quanto sia necessario per coprire i costi operativi. In altri termini, **in futuro il Sorvegliante dei prezzi interverrà non appena, in corrispondenza di una (ipotetica) occupazione standard del 50%, le entrate derivanti dalla vendita di abbonamenti e biglietti riusciranno a coprire i costi (al netto di un certo margine di tolleranza)<sup>6</sup>.**

### Perché questo grado di occupazione standard?

Non è possibile utilizzare una metodologia di mercato comparativa a livello internazionale, in quanto la Svizzera è un Paese che punta molto sul trasporto ferroviario e presenta quindi importanti vantaggi qualitativi, costituiti da una fitta (e buona) rete e da un'ampia base di clienti. Giocano poi un ruolo importante (connotato a livello politico) anche i sussidi di cui gode il settore. Il Sorvegliante dei prezzi utilizza quindi una metodologia grazie alla quale stabilisce un prezzo adeguato e redditizio *senza basarsi sui* sussidi bensì su un adeguato fattore di carico ipotetico.

**Quello dell'occupazione standard (più un margine di tolleranza) è un parametro puramente aritmetico che consente di verificare l'adeguatezza dei prezzi ma che non deve essere effettivamente raggiunto. Come l'associazione dei trasporti pubblici [Litra](#), anche il Sorvegliante dei prezzi ritiene opportuno, alla luce degli attuali livelli tariffari, che gli ampliamenti del servizio i cui costi non possono essere interamente coperti da aumenti di efficienza siano inizialmente sostenuti soprattutto dal settore pubblico e non comportino più automaticamente un aumento generale dei prezzi.**

<sup>5</sup> Il trasporto pubblico mantiene per natura una certa «sovraccapacità», che comprende ad esempio collegamenti non redditizi, inclusi comunque all'interno del mandato del servizio di base (servizio pubblico). A ciò si aggiunge la particolare volatilità della domanda (curve di variazione, orari di punta). In media (se si considerano tutte le offerte), il Sorvegliante dei prezzi presuppone quindi un tasso di occupazione pari solo alla metà della capacità effettiva. Semplificando, si può pensare alla situazione in cui un autobus/treno che viaggia tra due centri si riempie lentamente prima della destinazione finale ed è in media pieno per metà. Nella realtà, ovviamente, i passeggeri scendono spesso anche prima del capolinea, quindi questa ipotesi è da considerarsi generosa.

<sup>6</sup> Alla luce delle complesse strutture tariffarie e delle complicate procedure di ripartizione dei ricavi tra le diverse comunità tariffarie, fino all'introduzione di una tariffa comune si dovrà fare riferimento a una media per l'intero settore.



Dal momento che l'occupazione reale rimane inferiore rispetto al valore standard, c'è bisogno di sussidi.

### Cosa succede però nel caso in cui i prezzi non siano adeguati?

I contributi dei viaggiatori si riducono o rimangono invariati. (*L'occupazione standard funge da conto testimone per la definizione di prezzi adeguati ma non rappresenta un requisito posto al servizio effettivamente offerto*).

I contributi dei committenti continuano ad aumentare fino a quando non si torna a una situazione di occupazione standard e copertura dei costi.



Fonte: Sorvegliante dei prezzi

#### Conseguenze

Oggi il tasso medio **di occupazione del trasporto pubblico ammonta più o meno al 20%**. Nel caso in cui salisse al 50%, i costi sarebbero interamente coperti dagli attuali prezzi dei biglietti (biglietti/abbonamenti); ciò significa che i costi di gestione sarebbero coperti dagli utenti, a prescindere dai sussidi (occupazione standard ipotetica).

**Se le tariffe attuali venissero analizzate tenendo conto dell'occupazione standard, soddisferebbero a malapena l'adeguatezza definita. In corrispondenza di costi operativi invariati (p. es. costi dell'energia), un ulteriore aumento delle tariffe non risulterebbe quindi più opportuno già oggi.**

#### Vantaggi dell'ampliamento del metodo

**Il criterio del grado di occupazione standard non solo può garantire un equilibrio in termini di prezzo e servizio, ma può anche porre fine all'attuale pratica irregolare che tende a trasferire quasi automaticamente agli utenti del trasporto pubblico i costi di ogni aggiunta di servizi.**

Finora, l'aggiunta di servizi ha comportato automaticamente per gli utenti una pressione sui prezzi per chilometro percorso. Poiché ogni utente ha *teoricamente* la possibilità di percorrere più chilometri o di percorrerli in un tempo adeguatamente minore (differenza tra l'orario di partenza desiderato e l'orario di partenza disponibile), paga di più anche per il suo percorso effettivo, indipendentemente dal fatto che sfrutti o meno questa possibilità. In cambio di un servizio costantemente migliorato e ampliato, tra il 2000 e il 2013 i prezzi dei biglietti e degli abbonamenti sono aumentati in media dell'1,9% all'anno. Si tratta di un aspetto fortemente in contraddizione con il fatto che un prezzo adeguato dovrebbe innanzitutto corrispondere al servizio *fruito*.

Il metodo basato sull'occupazione standard crea una maggiore **prevedibilità** a livello di offerta. I **committenti possono prendere le loro decisioni con la consapevolezza dei costi risultanti stimati**, dato anche che la partecipazione degli utenti è limitata. Questo secondo approccio di verifica garantisce che i prezzi per i passeggeri non perdano il legame con il servizio fruito.

Un altro vantaggio è rappresentato dalla flessibilità. **L'attuale andamento dei prezzi può continuare a essere preso in considerazione**. Se, come nell'attuale situazione economica, i costi (p. es. energia, salari, ecc.) aumentano o diminuiscono (p. es. i prezzi di traccia), sarà tuttora possibile apportare adeguamenti.

Tutte le nuove offerte e tutte le altre misure tariffarie sottoposte in futuro al Sorvegliante dei prezzi saranno analizzate tenendo conto del grado di occupazione standard.

In futuro, il Sorvegliante dei prezzi interverrà nel caso in cui il rendimento normativo dovesse superare il valore dei costi operativi comprensivi di un certo margine di tolleranza. In tal caso, giudicherà non adeguati gli aumenti di prezzo previsti.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser]

## 2 Parcheggi: il giusto prezzo

*Il Sorvegliante dei prezzi ha sviluppato un modello di costo che consente di determinare un prezzo adeguato dei contrassegni annuali di parcheggio in base al principio della copertura dei costi. Il modello dimostra che i prezzi superiori a 400 franchi sono difficilmente compatibili con il principio di copertura dei costi.*

Per valutare i prezzi dei contrassegni di parcheggio, fino ad oggi la Sorveglianza dei prezzi si è limitata a un semplice confronto. Il prezzo ragionevole annuale per i residenti - determinato con questo metodo comparativo di mercato - è di 400 franchi. Ora però, un metodo più preciso e affidabile, fa risultare eccessivo questo importo. Perché?

Con questo metodo il prezzo adeguato viene determinato in tre fasi: si comincia definendo i costi a carico del settore pubblico, che si generano quando mette a disposizione delle aree adibite a parcheggi; poi si definisce un'appropriata chiave di ripartizione, in base al grado di utilizzo proporzionale da parte dei diversi gruppi di utenti (titolari di un contrassegno di parcheggio, utenti occasionali per brevi soste, pubblico in generale); infine, si calcola il prezzo del contrassegno di parcheggio dividendo i costi corrispondenti per il numero di tessere emesse.

### Quanto costa un parcheggio (zona blu)

I costi di un parcheggio risultano dai costi del terreno (costi fondiari), dai costi di costruzione e dai costi di gestione.

**I costi fondiari** (detti anche di "opportunità") sono quelli risultanti dall'uso alternativo del terreno, che viene così sottratto ad altri scopi. In effetti, se non fossero adibite ai parcheggi, le aree di accesso delle proprietà adiacenti sarebbero più grandi e i proprietari in questione beneficerebbero di un valore o rendimento aggiuntivo pari al compenso versato in caso di esproprio per la realizzazione dei parcheggi. **I costi di costruzione** comprendono i costi d'allestimento della strada e i costi per la segnaletica e la demarcazione del parcheggio, a cui si aggiungono i costi d'ammortamento e i costi d'interesse. **I costi di gestione** comprendono i costi di manutenzione delle strade e i costi amministrativi.

In particolare, i costi di un parcheggio in una zona blu dipendono dal livello dei prezzi del terreno edificabile e quindi variano da Comune a Comune.

### I costi sostenuti

I costi dei parcheggi nelle zone blu non possono essere trasferiti integralmente ai titolari di un contrassegno di parcheggio annuale: innanzitutto perché la zona blu è utilizzata in misura preponderante da chi parcheggia per una breve sosta, esibendo il disco orario. Secondo uno studio del Cantone di Basilea-Città<sup>7</sup> nel 2016 la percentuale di veicoli parcheggiati senza contrassegno di parcheggio nelle zone blu era del 20% di giorno e del 15% di notte. Inoltre, il fatto di mettere a disposizione aree di parcheggio riveste un interesse pubblico, perché oltre ad essere funzionali alla sicurezza del traffico e al mantenimento dell'ordine pubblico, sono anche funzionali all'economia in quanto, come le strade e i ponti, rappresentano un'infrastruttura che rende possibile l'attività economica. Ne consegue che anche i soggetti economici che non utilizzano direttamente le zone blu

<sup>7</sup> Rapp Trans AG (2017, pagina 6): «Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013-2016», commissionato dal Cantone di Basilea-Città, Dipartimento dell'edilizia e dei trasporti, Ufficio per la mobilità, Strategia di mobilità, Basilea: 23 maggio 2017, link: [https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:bb7046c1-4600-4d5e-84d0-705281bd7a6f/BE\\_Wirkungscontrolling\\_PRB\\_V1.1\\_20170523.pdf](https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:bb7046c1-4600-4d5e-84d0-705281bd7a6f/BE_Wirkungscontrolling_PRB_V1.1_20170523.pdf)

beneficiano della loro presenza e sono quindi tenuti a contribuire ai costi dei parcheggi attraverso il gettito fiscale generale.

Secondo il principio di equivalenza, il prelievo nel singolo caso non deve essere palesemente sproporzionato rispetto al valore oggettivo del servizio: ciò implica che i costi non possano essere sostenuti esclusivamente dai titolari dei contrassegni di parcheggio. Un contrassegno di parcheggio, infatti, non dà diritto a un parcheggio gratuito né tantomeno a un parcheggio gratuito nelle immediate vicinanze. Ciò è tanto più vero in quanto nella maggior parte delle città vengono emessi molti più contrassegni di parcheggio di quante non siano le aree adibite a parcheggio.

### **Un prezzo adeguato**

Se il numero di contrassegni di parcheggio emessi fosse esattamente uguale al numero di parcheggi messi a disposizione, il prezzo adeguato per un contrassegno sarebbe esattamente uguale al costo da coprire per ciascun posto auto. Nella maggior parte delle città, tuttavia, il numero di contrassegni emessi supera di gran lunga il numero di posti auto: spesso con un rapporto di 1,3 o superiore. In questi casi, il prezzo di un contrassegno deve essere fissato a un livello inferiore rispetto ai costi da coprire per ogni posto auto. In caso contrario, gli introiti ottenuti con i contrassegni supereranno i costi da coprire, violando così il relativo principio.

In conclusione, il modello di costo del Sorvegliante dei prezzi dimostra che prezzi superiori a 400 franchi per un contrassegno di parcheggio annuale sono difficilmente compatibili con il principio di copertura dei costi, anche nelle grandi città con prezzi elevati dei terreni edificabili.

[Stefan Meierhans, Matthias Gehrig]

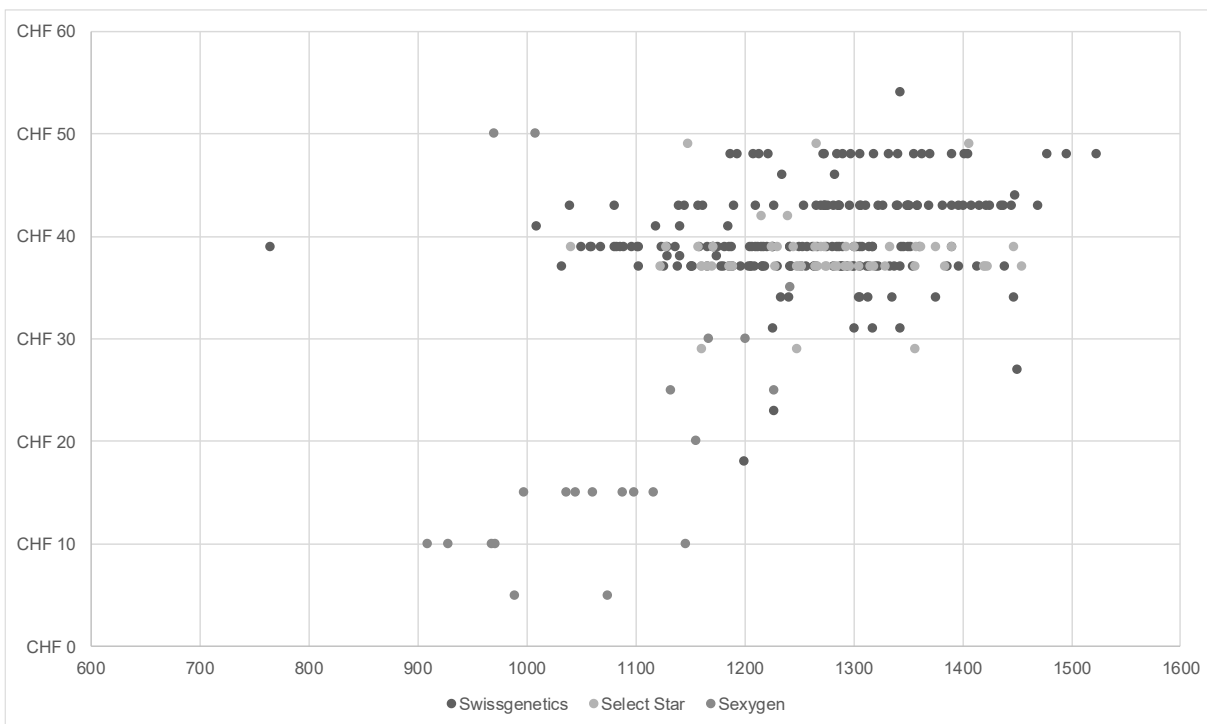
### **3 Swissgenetics: non ci sono indizi di prezzi abusivi**

*È probabile che Swissgenetics domini il mercato svizzero. Il Sorvegliante dei prezzi, tuttavia, non ha riscontrato alcuna prova che i prezzi di Swissgenetics siano abusivi.*

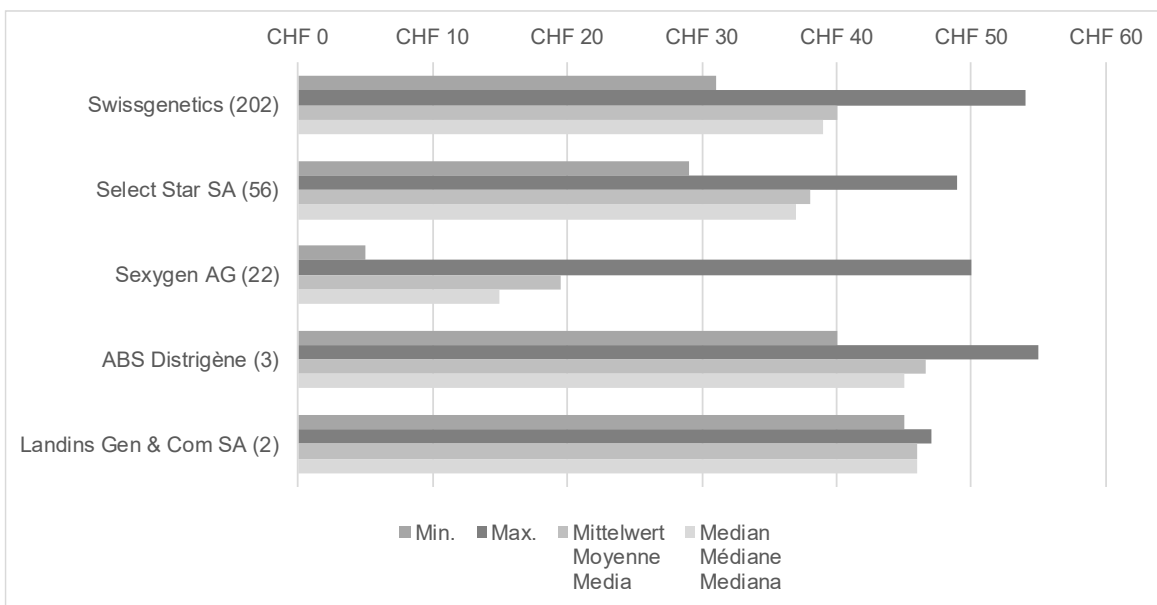
Swissgenetics è leader del mercato svizzero nella selezione dei tori, nella raccolta, lavorazione, conservazione e commercio di sperma di toro e nella inseminazione con sperma di toro. A seguito di un procedimento contro Swissgenetics (1999), la Commissione per la concorrenza (COMCO) era giunta alla conclusione che Swissgenetics detiene una posizione dominante sul mercato svizzero dell'inseminazione artificiale. Questo è probabilmente vero ancora oggi.

Sulla base di quella constatazione, il Sorvegliante dei prezzi ha svolto un'osservazione del mercato sui prezzi dello sperma di toro per scoprire se le tariffe praticate da Swissgenetics fossero abusive. A tal fine, ha condotto una ricerca su internet e confrontato i prezzi di Swissgenetics con quelli di altri quattro fornitori in Svizzera e con quelli dei Paesi limitrofi. Inoltre, ha intervistato l'Unione svizzera dei contadini e la Società svizzera delle veterinarie e dei veterinari.

Il valore riproduttivo totale può essere utilizzato come unità di misura della qualità dello sperma. Di norma - ma non universalmente - più alto è il valore riproduttivo totale, più costosa è la dose di sperma. Il Sorvegliante dei prezzi ha confrontato in particolare le dosi di sperma della razza «Brown Swiss», perché è quella offerta dalla maggior parte dei fornitori.



**Diagramma 1:** Fornitura di sperma della razza «Brown Swiss» da parte dei 3 maggiori fornitori in Svizzera (asse delle ascisse: valore riproduttivo totale)



**Diagramma 2:** Prezzi delle dosi di sperma «Brown Swiss» dei 5 maggiori fornitori in Svizzera (tra parentesi, dopo il nome del fornitore, il numero di tori diversi)

Swissgenetics è di gran lunga il più grande fornitore e offre la più ampia gamma di valori riproduttivi totali. Le dosi di sperma con valori riproduttivi totali inferiori tendono ad essere più costose presso Swissgenetics rispetto agli altri due grandi fornitori. In media, i prezzi di Swissgenetics sono leggermente superiori a quelli di Select Star, ma inferiori a quelli di ABS Distrigène e Landins Gen & Com. I prezzi di Sexygen sono significativamente più bassi. Il Sorvegliante dei prezzi non può concludere che i prezzi di Swissgenetics siano abusivi.



L'osservazione del mercato ha incluso anche un confronto con i prezzi dei Paesi vicini. A titolo di esempio, presentiamo qui il confronto con l'Austria.

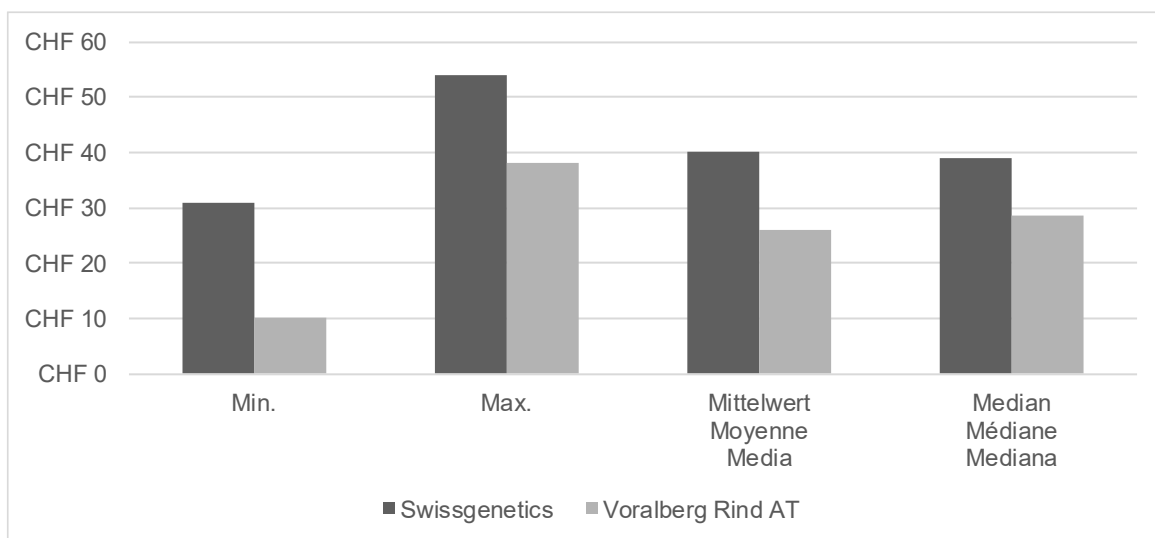


Diagramma 3: Confronto dei prezzi di Swissgenetics e Voralberg Rind AT, Austria

Le dosi di sperma costano in media circa un terzo in meno rispetto a Swissgenetics. La differenza è troppo piccola perché il Sorvegliante dei prezzi possa concludere che i prezzi sono abusivi.

Si osservi, inoltre, che in Austria le tariffe per l'inseminazione artificiale, effettuata da un tecnico dell'inseminazione o da un veterinario, sono più alte che in Svizzera. In Austria i tecnici/i centri di inseminazione chiedono in media circa 25 euro per un'inseminazione artificiale. In Svizzera, secondo l'Unione svizzera dei contadini, questo servizio costa circa 16.00 franchi/inseminazione. L'allevatore, se non effettua l'inseminazione da solo, dipende quindi dal servizio di un tecnico. Ciò significa che in definitiva i prezzi per una dose di sperma, inclusa l'inseminazione, sono bilanciati.

Sulla base di questi risultati, il Sorvegliante dei prezzi giunge alla conclusione che attualmente i prezzi di Swissgenetics non dovrebbero essere abusivi.

[Stefan Meierhans, Sara Beriger]

## **4 COMUNICAZIONI**

### **4.1 Accordo amichevole relativo al meccanismo di sconto sui premi d'assicurazione stabili del Canton Turgovia**

Nel 2022 il Sorvegliante dei prezzi ha ricevuto diversi reclami sull'aumento dei premi dell'assicurazione stabili del Canton di Turgovia (GVTG). Dalle successive discussioni tra il Sorvegliante dei prezzi e la GVTG è emerso che uno dei motivi principali dell'aumento era la necessità di costituire un livello adeguato di riserve. Le parti hanno quindi trovato un accordo amichevole relativo alla definizione di un meccanismo chiaro e trasparente di sconto sui premi, il quale si applica a condizione che si realizzino determinate condizioni legate ai risultati dei segmenti assicurazione e investimenti e alla dotazione delle riserve. L'accordo entrerà in vigore il 1° gennaio 2024 e resterà valido fino al 31 dicembre 2026.

L'accordo amichevole è consultabile sul sito Internet del Sorvegliante dei prezzi [www.mister-prezzi.admin.ch](http://www.mister-prezzi.admin.ch) in Documentazione > Pubblicazioni > Accordi amichevoli.

[Andrea Zanzi]

### **4.2 Prezzi per l'ispezione della combustione degli impianti a legna: il Canton Vallese segue la raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi**

In seguito alla raccomandazione del Sorvegliante dei prezzi, i prezzi per l'ispezione periodica degli impianti a legna fino a 70 kW (alimentati manualmente e automaticamente, senza misurazione della materia solida) rimarranno ben al di sotto del valore massimo raccomandato dal Sorvegliante dei prezzi (300 franchi).

[Agnes Meyer-Frund]

### **4.3 Sepolcri e cappella funeraria: il Comune di Plaffeien segue alcune raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi**

Nell'ambito della revisione del regolamento cimiteriale e delle norme di attuazione, il Comune di Plaffeien ha parzialmente seguito le raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi. Ha migliorato la comprensibilità e abbassato le tariffe massime per i sepolcri e per l'uso della cappella funeraria per i non residenti nel comune. Altre tariffe continuano a superare i valori soglia del Sorvegliante dei prezzi, in quanto non coprono i costi.

[Lukas Stoffel]

## 5 EVENTI / AVVISI

### Vertice sul potere d'acquisto

L'unione fa la forza: il Sorvegliante dei prezzi invita le organizzazioni svizzere di protezione dei consumatori al primo Vertice svizzero sul potere d'acquisto. L'obiettivo è inviare un segnale forte all'economia e allo Stato.

Il Vertice non è un evento pubblico. Tutti i giornalisti, tuttavia, sono invitati a porre domande ai partecipanti dopo l'evento.

Dettagli:

**Data:** 05.09.2023

**Luogo:** Generationenhaus, Bahnhofplatz 2, 3011 Berna

**Orario:** *risponderemo alle domande dei media durante un breve «Point de Presse» a partire dalle 12:30.*

Per motivi organizzativi invitiamo tutti i giornalisti interessati a registrarsi via mail entro il 3.9.2023:

[jana.josty@pue.admin.ch](mailto:jana.josty@pue.admin.ch)

### Contatti/Informazioni:

Stefan Meierhans, Sorvegliante dei prezzi, tel. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Capoufficio della Sorveglianza dei prezzi, tel. 058 462 21 03

## 6 Raccomandazioni del Sorvegliante dei prezzi conformemente all'articolo 14 LSPr

Il Sorvegliante dei prezzi pubblica in ogni Newsletter l'elenco dei Comuni e dei Cantoni a cui ha inviato una raccomandazione ai sensi dell'articolo 14 LSPr.

Prima di decidere o approvare un aumento di prezzo proposto da un'impresa che domina il mercato, la competente autorità legislativa o esecutiva della Confederazione, del Cantone o del Comune deve chiedere il parere del Sorvegliante dei prezzi. Questi può proporre la rinuncia, completa o parziale, all'aumento di prezzo oppure la riduzione di prezzi mantenuti abusivi (art. 14 cpv. 1 LSPr).

Tra il 5 luglio 2023 e il 25 agosto 2023, Il Sorvegliante dei prezzi ha inviato le sue raccomandazioni alle entità seguenti:

Datum/ Date/ Data	Fälle/ Cas/ casi
	<b>Wasser/ Eau/ Acqua</b>
06.07.2023	Romont (FR)
07.07.2023	Bure (JU)
07.07.2023	Arogno (TI)
07.07.2023	Soyhières (JU)
09.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Merishausen (BL)
22.08.2023	Sirnach (TG)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
24.08.2023	Ersigen (BE)
	<b>Abwasser / Eau potable/ Canalizzazioni</b>
04.07.2023	Oberiberg (SZ)
06.07.2023	La Sarraz (VD)
07.07.2023	Soyhières (JU)
07.07.2023	Bure (JU)
07.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Köniz (BE)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
23.08.2023	Ersigen (BE)
23.08.2023	Martigny (VS)
24.08.2023	Kanton Schwyz
	<b>Abfall/ Déchets/ Rifiuti</b>
07.07.2023	Riaz (FR)
22.08.2023	Crans-Montana (VS)
	<b>Elektrizität/ Electricité/ Elettricità</b>
18.08.2023	Niederlenz (AG)
	<b>Fernwärme/ Chauffage à distance/ Teleriscaldamento</b>
18.08.2023	Bern (BE)
	<b>Gas/ Gaz/ Gas</b>
10.08.2023	Basel (IWB)
	<b>Parkgebühren/ Tarifs de stationnement/ Tariffe dei parcheggi</b>

31.07.2023	Lenzburg (AG)
31.07.2023	Gossau (ZH)
16.08.2023	Zürich (ZH)
	<b>Spitäler/ Hôpitaux/ Ospedali</b>
30.06.2023	SwissDRG ab 2023 (BS): St. Claraspital
26.07.2023	Tarmed-TPW ab 2021 (BE): diespitäler.be
10.08.2023	Tarifstruktur ST Reha 2.0
10.08.2023	Tarifstruktur SwissDRG 13.0
11.08.2023	Festsetzung SwissDRG Baserate ab 2022 (GL): Kantonsspital Glarus
21.08.2023	SwissDRG 2023 (GR): Kantonsspital Graubünden