

12.038

## **Messaggio**

### **concernente il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie svizzere (FFS e ferrovie private) e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016**

del 2 marzo 2012

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, i seguenti disegni di atti legislativi:

- decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016,
- decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS negli anni 2013–2016,
- decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere negli anni 2013–2016.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

2 marzo 2012

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

***Con il presente messaggio il Consiglio federale fissa gli obiettivi per lo sviluppo dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private finanziata o cofinanziata dalla Confederazione e i mezzi finanziari necessari a tale scopo per gli anni 2013–2016.***

*Con la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS per gli anni 2013–2016 (CP 13–16) la Confederazione e le FFS hanno convenuto per la quinta volta dall'entrata in vigore della riforma delle ferrovie 1999 gli obiettivi che le FFS devono raggiungere e i mezzi finanziari che la Confederazione metterà a disposizione per l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo, nonché piccoli ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS.*

*Il finanziamento delle ferrovie private (le altre imprese ferroviarie concessionarie) è stato ampiamente uniformato nel 2011 a quello delle FFS. Con il presente messaggio vengono definiti gli obiettivi e il credito d'impegno per il periodo 2013–2016. Dopo una fase di transizione con convenzioni sulle prestazioni della durata di due anni sono per la prima volta concluse con le ferrovie private convenzioni sulle prestazioni quadriennali.*

*Negli obiettivi per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria è cambiato poco rispetto al precedente periodo 2011–2012.*

*Per far fronte alle spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per il finanziamento degli investimenti – tra i quali la massima priorità è assegnata al mantenimento della qualità dell'infrastruttura – la Confederazione mette a disposizione per gli anni 2013–2016 un totale di 9449 milioni di franchi. Di questi 6624 sono destinati all'infrastruttura delle FFS e 2825 all'infrastruttura delle ferrovie private. La maggior parte di questi fondi è costituita da contributi d'investimento (l'83 % per le FFS, il 78 % per le ferrovie private). Poiché sulle tratte delle ferrovie private, fatta eccezione per la rete della BLS AG, vengono effettuati pochi trasporti di viaggiatori a lunga distanza e di merci, e il ricavo medio derivante dai prezzi delle tracce orarie è dunque inferiore, la quota delle indennità d'esercizio è più alta in questo caso rispetto all'infrastruttura delle FFS.*

*Con l'aumento del limite di spesa e del credito d'impegno e l'adeguamento del nuovo sistema di definizione del prezzo delle tracce dal 2013, i gestori dell'infrastruttura avranno a disposizione rispetto agli anni 2010–2012 molti più mezzi. Essi contribuiscono al contenimento del fabbisogno di mezzi finanziari con miglioramenti dell'efficienza. In tal modo si finanzia il fabbisogno supplementare fatto valere per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Gli aumenti proposti del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS e del credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private destinati a finanziare il fabbisogno supplementare nel conto finanziario della Confederazione vengono compensati attraverso la riduzione del contributo a favore del Fondo FTP. Negli anni 2013–2016*

---

*tale riduzione sarà di 650 milioni di franchi. Secondo le simulazioni attuali questo non comporterà conseguenze sui progetti FTP in corso.*

*La priorità posta dalla Confederazione nelle convezioni sulle prestazioni è il mantenimento della qualità dell'infrastruttura. I mezzi per investimenti di ampliamento non possono per questa ragione essere ulteriormente aumentati. Un altro aumento del limite di spesa o del credito d'impegno per ulteriori investimenti di ampliamento da imputare al Fondo FTP comporterebbe il differimento di grandi progetti ferroviari ed è pertanto respinto dal Consiglio federale.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>3580</b>
<b>1 Grandi linee</b>	<b>3584</b>
1.1 Situazione iniziale	3584
1.2 Contenuto del disegno	3584
1.2.1 Struttura	3584
1.2.2 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	3584
1.2.3 Controlling del finanziamento dell'infrastruttura	3588
1.2.3.1 Processo di controlling	3588
1.2.3.2 Finanziamento dell'infrastruttura delle FFS	3591
1.2.3.3 Finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private	3591
1.3 Obiettivi 2013–2016 per l'infrastruttura ferroviaria	3591
1.3.1 Garanzia di un elevato livello di sicurezza	3592
1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete	3593
1.3.3 Sfruttamento ottimale delle capacità disponibili	3594
1.3.4 Miglioramento dell'interoperabilità	3594
1.3.5 Aumento della produttività	3595
1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016	3596
1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione	3596
1.4.2 Contenuto della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016	3598
1.4.3 Fabbisogno di fondi per l'infrastruttura delle FFS negli anni 2013–2016	3599
1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura	3601
1.4.3.2 Fabbisogno di fondi per ampliamenti	3603
1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di fondi rispetto alla CP 11–12	3604
1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate	3605
1.5 Convenzioni sulle prestazioni per le infrastrutture delle ferrovie private 2013–2016	3606
1.5.1 Mantenimento del modello di finanziamento 2011–2012	3606
1.5.2 Modello della Convenzione sulle prestazioni 2013–2016	3607
1.5.3 Coordinamento tra i Cantoni e le ferrovie private	3607
1.5.4 Conduzione per obiettivi	3608
1.5.5 Fabbisogno di fondi	3609
1.5.6 Finanziamento	3613
1.5.7 Confronto tra il fabbisogno di mezzi e i mezzi disponibili	3614
1.6 Consultazione dei Cantoni	3615
1.6.1 Risultati dell'audizione	3615
<b>2 Spiegazioni relative ai decreti federali</b>	<b>3616</b>
2.1 Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016	3616

2.2 Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS per gli anni 2013–2016	3616
2.3 Decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere per gli anni 2013–2016	3617
<b>3 Ripercussioni</b>	<b>3617</b>
3.1 Per la Confederazione	3617
3.2 Per i Cantoni e i Comuni	3618
3.3 Per l'economia	3618
3.4 Per la politica regionale	3618
3.5 Altre ripercussioni	3619
<b>4 Rapporto con il programma di legislatura</b>	<b>3619</b>
<b>5 Aspetti giuridici</b>	<b>3619</b>
5.1 Costituzionalità e legalità	3619
5.2 Conciliabilità con gli impegni internazionali della Svizzera	3620
5.3 Forma dell'atto	3620
5.4 Subordinazione al freno alle spese	3620
5.5 Conformità alla legge sui sussidi	3620
<b>6 Elenco delle abbreviazioni delle ferrovie private</b>	<b>3621</b>
 <b>Allegati</b>	
1 Resoconto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011–2012	3623
2 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016	3641
3 Modello della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera, il/i Cantone/i [...] e il gestore dell'infrastruttura [XXX AG/SA] per gli anni 2013–2016	3663
<b>Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016 (Disegno)</b>	<b>3681</b>
<b>Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS negli anni 2013–2016 (Disegno)</b>	<b>3683</b>
<b>Decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere negli anni 2013–2016 (Disegno)</b>	<b>3685</b>

# Messaggio

## **1 Grandi linee**

### **1.1 Situazione iniziale**

L'esercizio affidabile e sicuro dell'infrastruttura ferroviaria svizzera costituisce un importante presupposto per lo sviluppo economico del nostro Paese. Il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria esistente e il suo adeguamento alle crescenti esigenze del trasporto di merci e viaggiatori esige notevoli contributi finanziari da parte del settore pubblico.

Con il presente messaggio fissiamo gli obiettivi per lo sviluppo dell'infrastruttura delle FFS e delle altre imprese di trasporto concessionarie (ferrovie private) finanziate o cofinanziate dalla Confederazione. Nel contempo, sottoponiamo alle Camere i decreti concernenti:

- l'approvazione degli obiettivi fissati in una convenzione sulle prestazioni delle FFS per gli anni 2013–2016 (CP 13–16);
- l'approvazione dei mezzi finanziari necessari per il raggiungimento degli obiettivi 2013–2016 (limite di spesa per FFS Infrastruttura, credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private).

### **1.2 Contenuto del disegno**

#### **1.2.1 Struttura**

Il disegno è strutturato in cinque capitoli.

A titolo introduttivo sono illustrati i principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (n. 1.2.2) e il processo di controlling (n. 1.2.3).

In una seconda parte (n. 1.3) sono illustrate nel dettaglio le finalità previste per l'esercizio e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria svizzera che hanno a loro volta un'influenza sulla definizione delle priorità nell'ambito degli investimenti delle ferrovie.

La strategia per una conduzione delle FFS orientata agli obiettivi, il contenuto della CP 13–16 e il fabbisogno di mezzi sono invece descritti nel numero 1.4. Un riassunto del fabbisogno di mezzi annunciato dai gestori dell'infrastruttura delle ferrovie private figura nel numero 1.5.

#### **1.2.2 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria**

##### **Contabilità separata per trasporti e infrastruttura**

Con l'entrata in vigore della riforma delle ferrovie 1, il 1° gennaio 1999, è diventato obbligatorio per tutte le imprese ferroviarie in Svizzera separare a livello contabile e organizzativo il settore infrastruttura, che dà diritto a un'indennità, dai settori del traffico viaggiatori e merci e presentare i cosiddetti conti settoriali.

## **Il prezzo delle tracce quale strumento di finanziamento dell'infrastruttura**

Il settore infrastruttura riceve una remunerazione per l'utilizzo dell'infrastruttura, il cosiddetto prezzo delle tracce orarie. Quest'ultimo è composto da un prezzo di base, pari ai costi marginali standard (ossia i costi marginali usuali di una tratta equipaggiata con moderni impianti), più un contributo di copertura per i costi fissi dell'infrastruttura. Il prezzo di base è influenzato dalla domanda tenuto conto di diversi fattori, come la fascia oraria diurna e la qualità delle tracce. I prezzi sono fissati dal nostro Collegio nell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>1</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) o dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nelle disposizioni esecutive del 7 giugno 1999<sup>2</sup> dell'OARF (DE-OARF). Solo i prezzi per le prestazioni supplementari possono essere fissati secondo l'articolo 22 OARF dai gestori dell'infrastruttura.

Le condizioni quadro attualmente vigenti nel settore della politica dei trasporti non permettono di fissare prezzi in grado di coprire i costi causati dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Per non mettere in pericolo gli obiettivi della politica dei trasporti, segnatamente l'obiettivo di trasferimento del traffico merci transalpino e il servizio di base nel traffico viaggiatori, è possibile alzare i prezzi soltanto moderatamente. Con la revisione parziale dell'OARF<sup>3</sup> adottata nel 2011 abbiamo deciso di adeguare i prezzi delle tracce dall'inizio del 2013. Alla base di questo provvedimento vi sono due ragioni: da un lato, si è constatato che il prezzo di base ha comportato un ricavo di 200 milioni di franchi più basso rispetto all'importo necessario per coprire i costi marginali come prescritto dall'articolo 9b capoverso 3 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>4</sup> sulle ferrovie (LFerr). Dall'altro, detto provvedimento è direttamente in rapporto con il concetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il FAIF prospetta un aumento dei prezzi delle tracce; in tal modo i clienti sono chiamati a contribuire in modo maggiore al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

A seguito della domanda sempre crescente nel traffico viaggiatori a lunga distanza e dei risultati che presumibilmente ne deriveranno, il contributo di copertura per il traffico a lunga distanza dovrebbe essere aumentato dal 1° gennaio 2013 dal 12 al 13 per cento dei ricavi del traffico. Per le tratte interessate aumentano di conseguenza i ricavi derivanti dai prezzi delle tracce per i gestori dell'infrastruttura FFS, BLS Netz AG, Thurbo e diminuiscono di riflesso i costi non coperti da indennizzare. Nel traffico viaggiatori regionale ordinato il contributo di copertura ammonterà dal 1° gennaio 2013 all'8 per cento dei ricavi del traffico (al posto dell'attuale 13 %).

Nel 2010 i ricavi dei prezzi delle tracce coprivano il 41 per cento dei costi d'esercizio, senza considerare le prestazioni proprie per il conto degli investimenti e gli ammortamenti. Con i ricavi accessori, il tasso di copertura dei costi (senza prestazioni proprie e ammortamenti) raggiungeva il 68 per cento. Nelle singole imprese varia tra il 9 per cento (solo ferrovie merci) e l'83 per cento (ferrovie di periferia); nelle FFS il tasso di copertura era del 73 per cento. L'aumento del prezzo delle tracce previsto dal 2013 porterà il tasso di copertura dei costi dal 41 al 48 per cento.

1 RS 742.122  
2 RS 742.122.4  
3 RU 2011 4331  
4 RS 742.101

## **Ordinazione di prestazioni d'infrastruttura**

Poiché un'infrastruttura ferroviaria sicura ed efficiente costituisce un importante vantaggio competitivo per la Svizzera ed è dunque decisiva per la prosperità economica del Paese, la Confederazione commissiona alle FFS nonché, d'intesa con i Cantoni, alle altre imprese ferroviarie concessionarie l'esercizio, il mantenimento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

I mezzi convenuti per il periodo oggetto dell'ordinazione sono versati ai gestori dell'infrastruttura sotto forma di indennità d'esercizio e contributi d'investimento a carico del conto finanziario della Confederazione. Il contributo d'esercizio è calcolato in funzione dei costi non coperti e pianificati d'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sulla base delle pianificazioni a medio termine delle imprese.

I mezzi necessari per gli investimenti destinati al mantenimento della qualità degli impianti esistenti e per adeguamenti al livello della tecnica e alle esigenze dei trasporti<sup>5</sup> (p. es. aumento delle sezioni di blocco, prolungamenti di marciapiedi, tratte a doppio binario) sono versati alle ferrovie in due modi diversi e sono pure a carico del budget ordinario. Da un lato, gli oneri di ammortamento previsti sono compensati mediante pagamenti a fondo perso; dall'altro, per le esigenze d'investimento che vanno oltre tale quota sono concessi mutui senza interesse rimborsabili condizionatamente. In linea di massima i mutui restano a tempo indeterminato presso l'impresa e devono essere restituiti soltanto se gli impianti al cui finanziamento hanno contribuito non vengono più utilizzati per l'esercizio ferroviario oppure se il volume d'investimento è inferiore al totale degli ammortamenti. Questi mutui sono pertanto considerati come capitale proprio.

## **Sviluppo degli strumenti di finanziamento**

Nel caso di FFS Infrastruttura, dal 1999 le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento vengono decisi sulla base della pianificazione a medio termine e del piano d'investimento a medio termine e fissati in una convenzione quadriennale sulle prestazioni. Quale soluzione transitoria per gli anni 2011 e 2012 è stata stipulata una convenzione sulle prestazioni della durata di due soli anni per eliminare la sfasatura temporale rispetto al quadriennio della legislatura. Dal 2011 anche il finanziamento delle altre imprese di trasporto ferroviarie concessionarie (ferrovie private) è disciplinato congiuntamente ai Cantoni con convenzioni sulle prestazioni pluriennali, stipulate di volta in volta con le stesse scadenze della convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS.

La costruzione e l'esercizio delle centrali per la produzione della corrente elettrica destinata alle ferrovie e le linee di trasporto dell'elettricità non fanno parte dell'infrastruttura indennizzata. Questi impianti non devono generare costi non coperti. In altre parole, gli investimenti e l'esercizio devono autofinanziarsi mediante il prezzo dell'elettricità. Per garantire un'alimentazione di corrente affidabile ed efficace, nella Convenzione sulle prestazioni 2011–2012 (CP 11–12) la Confederazione ha affidato alle FFS la pianificazione della rete a livello nazionale, la costruzione, l'esercizio e il mantenimento dell'alimentazione in corrente di trazione 132 kV/16,7 Hz per la rete a scartamento normale.

<sup>5</sup> Cfr. art. 3 cpv. 3 LFFS e art. 51 cpv. 2 LFerr.

## **Finanziamenti speciali**

Mentre l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria esistente sono finanziati mediante le risorse generali richieste con il presente messaggio (cosiddetto finanziamento ordinario dell'infrastruttura), gli ampliamenti della rete vengono in genere finanziati con mezzi straordinari. Da parte della Confederazione, questi finanziamenti si concentrano attualmente sul Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP) e sul fondo infrastrutturale, attraverso il quale possono essere finanziati investimenti nel settore dell'infrastruttura ferroviaria per il traffico d'agglomerato.

Un'ulteriore fonte di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è costituita dal limite di spesa per misure nei trasporti pubblici a favore delle persone disabili<sup>6</sup>. I contributi derivanti da questo limite di spesa, disponibile fino al 2023, vengono tuttavia concessi unicamente per l'adeguamento anticipato alle esigenze dei disabili, ossia per misure nelle stazioni che non devono comunque essere rinnovate entro il 2023. Con i contributi forfettari concessi per singoli oggetti, ad esempio per l'innalzamento parziale dei bordi dei marciapiedi, possono essere finanziate le misure di volta in volta più economiche per soddisfare i requisiti fissati dalla legge federale del 13 dicembre 2002<sup>7</sup> sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis). Qualora nel singolo caso la realizzazione della soluzione minima dovesse rivelarsi antieconomica in un'ottica generale o l'efficienza di una stazione dovesse risultarne notevolmente compromessa (p. es. in caso di limitazioni nell'impiego del materiale rotabile o di intralcio al flusso di persone), l'UFT può autorizzare la realizzazione di misure complementari (p. es. innalzamento completo dei bordi dei marciapiedi) con i mezzi di finanziamento ordinari.

Non sono oggetto del finanziamento straordinario ai sensi della LDis le misure di ristrutturazione nelle stazioni che saranno eseguite nell'ambito di programmi di rinnovo entro il 2023, ad esempio adeguamenti a requisiti più restrittivi di capacità o sicurezza. Questi costi devono essere interamente coperti attingendo ai mezzi di finanziamento ordinari.

## **Nuovo modello di finanziamento (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, FAIF)**

Il 6 settembre 2010 l'Associazione traffico e ambiente (ATA) ha depositato l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» corredata di circa 140 000 firme valide. Dal canto nostro, respingiamo l'iniziativa. Poiché però condividiamo l'obiettivo di garantire il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, opponiamo all'iniziativa quale controprogetto diretto il progetto di finanziamento e di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il 18 gennaio 2012<sup>8</sup> abbiamo trasmesso il relativo messaggio al Parlamento.

Il progetto FAIF propone una nuova disciplina del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Questa prevede che i vantaggi derivanti dal finanziamento mediante un nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) vadano a beneficio dell'intera infrastruttura ferroviaria. Il FInFer non ha una durata di validità limitata e garantirà i mezzi della Confederazione per l'esercizio, il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e l'ampliamento della rete ferroviaria.

6 FF 2003 7038

7 RS 151.3

8 FF 2012 1283

Secondo tale progetto, il finanziamento dell'esercizio, il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e singoli ampliamenti di piccole dimensioni realizzati nell'ambito di progetti di rinnovo saranno sempre finanziati mediante convenzioni sulle prestazioni di durata pluriennale. Le convenzioni sulle prestazioni per gli anni 2013–2016 saranno stipulate come la CP 2011–2012. Per rendere possibile il passaggio al nuovo modello di finanziamento occorre ultimare il maggior numero possibile di ampliamenti finanziati mediante la CP nel corso del periodo coperto dalla CP 2013–2016.

## **1.2.3 Controlling del finanziamento dell'infrastruttura**

### **1.2.3.1 Processo di controlling**

Nel capitolo 6 della LFerr sono fissati i principi, i requisiti, l'offerta di prestazioni e la procedura di ordinazione, nonché la ripartizione del finanziamento dell'infrastruttura tra la Confederazione e i Cantoni. A livello di ordinanza, le disposizioni concernenti il finanziamento dell'infrastruttura sono concretizzate nell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>9</sup> sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF). L'OCFIF armonizza in larga misura gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private e delle FFS (convenzioni pluriennali sulle prestazioni). La base è costituita in questo contesto da un concetto unitario di controlling.

#### **Concetto di controlling**

Il verbo inglese «to control» è spesso tradotto con «controllare». In realtà, il termine inglese ha un'accezione ben più ampia: «controlling» racchiude il significato di padronanza, conduzione, pilotaggio, regolamentazione di processi.

Anche nella gestione dell'amministrazione il controlling è inteso in senso ampio. Secondo l'articolo 21 dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>10</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA) il controlling è uno strumento di direzione che consente di incidere continuamente sui processi di conseguimento degli obiettivi a tutti i livelli, ossia un metodo di direzione e di conduzione globale.

Il processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria definito nell'articolo 13 OCFIF è pure inteso in senso ampio. Controlling significa conduzione orientata agli obiettivi e agli incentivi dell'intero processo di ordinazione dell'offerta di prestazioni.

L'articolo 1 della legge del 6 ottobre 1990<sup>11</sup> sui sussidi (LSu) stabilisce tra l'altro che gli aiuti finanziari e gli indennizzi della Confederazione vengono concessi unicamente se conseguono lo scopo in modo economico ed efficace. Il controlling del finanziamento dell'infrastruttura si concentra pertanto sia sul conseguimento degli obiettivi perseguiti (efficacia), sia sull'economicità nel raggiungimento di tali obiettivi (efficienza).

<sup>9</sup> RS 742.120

<sup>10</sup> RS 172.010.1

<sup>11</sup> RS 616.1

## Processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura

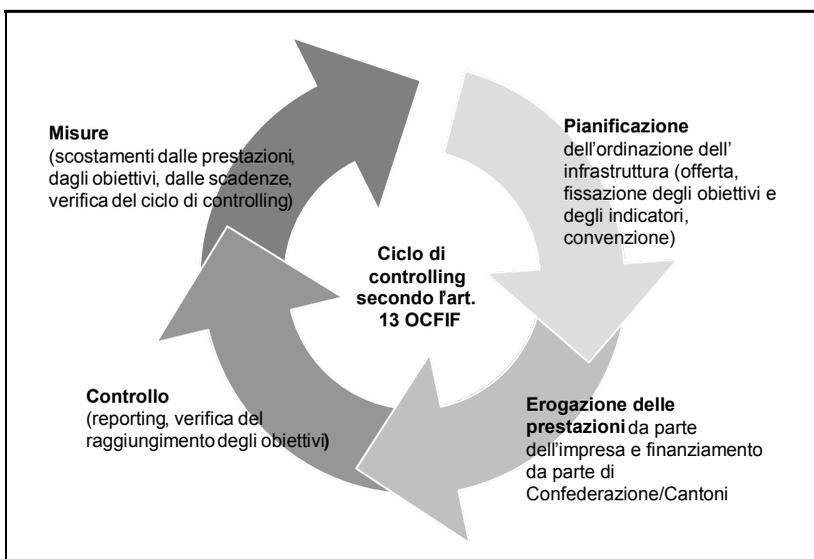
Il processo di controlling così com'è definito nell'articolo 13 OCFIF è inteso come ciclo a circuito chiuso diretto dall'UFT in qualità di committente. Nel caso di tratte ordinate congiuntamente, vengono coinvolti anche i Cantoni interessati.

L'intero processo di ordinazione delle prestazioni è gestito secondo il metodo di controlling dell'UFT, in particolare:

- la pianificazione dell'ordinazione dell'infrastruttura e la convenzione sul finanziamento;
- il rendiconto delle prestazioni fornite dall'impresa ferroviaria;
- la verifica delle prestazioni fornite e del raggiungimento degli obiettivi;
- l'adozione di misure in caso di scostamenti.

*Figura 1*

## Ciclo regolare di controlling del finanziamento dell'infrastruttura



Il ciclo di controlling a circuito chiuso ha lo scopo di garantire che i risultati del controlling dell'ordinazione dell'infrastruttura in un determinato periodo vengano considerati per il periodo successivo consentendo di apportare eventuali adeguamenti.

La pianificazione dell'ordinazione dell'infrastruttura si basa sulla pianificazione finanziaria della Confederazione e sui piani finanziari dei Cantoni, nonché sulle offerte vincolanti delle imprese ferroviarie (art. 15 OCFIF). La documentazione d'offerta da presentare comprende la descrizione dell'offerta di prestazioni, il piano a medio termine, il piano d'investimento, gli indicatori calcolati sulla base del piano a medio termine per la misurazione delle prestazioni nonché all'occorrenza le differenze rispetto ai piani precedenti (art. 19 OCFIF). I requisiti fissati per il piano a

medio termine sono descritti in dettaglio nell'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011<sup>12</sup> sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC).

La qualità dei piani a medio termine delle imprese riveste un'importanza fondamentale, perché le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento concordati durante il periodo considerato da una convenzione sulle prestazioni – ad esempio a fronte di ricavi modesti relativi ai prezzi delle tracce o al traffico merci – non possono più essere modificati a posteriori. La fissazione definitiva delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento per un periodo pluriennale favorisce una gestione parsimoniosa delle risorse disponibili e crea degli incentivi al miglioramento della produttività aziendale. Secondo l'articolo 67 LFerr le imprese attribuiscono eventuali utili alla riserva speciale e possono impiegare questi mezzi nell'anno successivo per ulteriori misure di manutenzione o ulteriori investimenti nell'infrastruttura. Lo strumento di finanziamento garantisce in tal modo ai gestori delle infrastrutture una sufficiente flessibilità.

Nella pianificazione in senso lato rientra anche l'armonizzazione dello sviluppo del traffico e dell'infrastruttura che dovrà essere garantita attraverso regolari incontri di coordinamento regionali sotto la direzione dell'UFT con i committenti delle prestazioni d'infrastruttura e di trasporto e le imprese ferroviarie coinvolte (imprese di trasporto e gestori dell'infrastruttura).

Il risultato della pianificazione sfocia in una convenzione sul finanziamento (art. 20 OCFIF) in base alla quale le imprese ferroviarie erogano le prestazioni ordinate. Tale convenzione viene ora definita «convenzione sulle prestazioni» anche nel caso delle ferrovie private. Questa definizione unitaria sottolinea il fatto che il controlling del finanziamento dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private poggia su principi e strumenti armonizzati. Le imprese ferroviarie orientano le loro attività operative agli obiettivi qualitativi e quantitativi fissati. Le imprese sono direttamente responsabili del raggiungimento di questi obiettivi: nella loro pianificazione degli investimenti esse fissano quindi le priorità in funzione degli obiettivi convenuti. Gli obiettivi e gli indicatori sono definiti su una base uniforme per tutte le imprese ferroviarie. Ciò assicura una conduzione finalizzata agli obiettivi dell'intero processo di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione e consente inoltre di operare confronti trasversali tra le imprese.

In virtù dell'articolo 22 OCFIF, le imprese informano regolarmente (ossia almeno semestralmente) sul raggiungimento degli obiettivi e sullo stato dei progetti di investimento convenuti. Il rendiconto deve essere limitato ad affermazioni fondamentali rilevanti ai fini della conduzione e deve essere possibilmente armonizzato con le scadenze di rendiconto e i ritmi di conduzione interni all'impresa. Il rendiconto viene integrato da uno scambio di informazioni regolare tra il committente e l'impresa.

Secondo l'articolo 22 capoverso 1 OCFIF, per adempiere ai suoi compiti l'UFT ha il diritto di consultare i documenti e i dati dei concessionari concernenti il settore infrastruttura delle imprese di trasporto ferroviarie. Sono fatte salve le misure previste dalla SuG e dalla LFerr, qualora i fondi federali vengano destinati ad un altro uso o utilizzati in modo antieconomico, nonché l'attività di vigilanza sulla sicurezza, completamente separata dal controlling finanziario.

<sup>12</sup> RS 742.221

I rapporti delle imprese sono analizzati dall'UFT nell'ambito di una verifica che comprende in particolare un confronto tra la situazione auspicata e quella reale per quanto riguarda gli obiettivi qualitativi e quantitativi concordati. L'UFT analizza le differenze, formula raccomandazioni per eventuali adeguamenti e fissa all'occorrenza misure correttive da adottare.

In base all'articolo 22 capoverso 4 OCFIF, se le prestazioni ordinate non sono fornite come convenuto o se i termini fissati non sono rispettati, l'UFT può ordinare misure affinché gli obiettivi siano raggiunti o esigere il rimborso delle prestazioni finanziarie.

### **1.2.3.2 Finanziamento dell'infrastruttura delle FFS**

Dal 1999 l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS è finanziato mediante una convenzione sulle prestazioni di durata pluriennale. Secondo l'articolo 49 capoverso 3 LFerr, la Confederazione finanzia soltanto l'infrastruttura di importanza nazionale. Secondo l'articolo 3 capoverso 4 della legge federale del 20 marzo 1998<sup>13</sup> sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS) è ammesso il cofinanziamento da parte di terzi, per esempio dei Cantoni, di investimenti e prestazioni delle FFS, purché questi presentino richieste che non rientrano nell'articolo 3 capoverso 3 LFFS. Il sistema delle convenzioni sulle prestazioni si è dimostrato in linea di massima efficace e, dal 2011, sarà impiegato anche per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private.

### **1.2.3.3 Finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private**

Nel 2011 si è passati da un sistema di finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie con convenzioni di durata annuale ad uno con convenzioni di durata pluriennale. Dopo una fase di transizione con una convenzione sulle prestazioni di due anni, dal 2013 vi sarà un allineamento completo al sistema di finanziamento dell'infrastruttura delle FFS con convenzioni sulle prestazioni della durata di quattro anni. Ad eccezione delle tratte di importanza nazionale, le prestazioni vengono ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni.

## **1.3 Obiettivi 2013–2016 per l'infrastruttura ferroviaria**

Dall'obiettivo generale di una gestione efficiente ed ecologicamente sostenibile delle crescenti esigenze di mobilità è possibile dedurre, nell'ottica della Confederazione, la seguente finalità per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria svizzera:

- garantire un esercizio sicuro, affidabile e adeguato alle esigenze del traffico viaggiatori e merci e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente.

<sup>13</sup> RS 742.31

Da questo obiettivo di carattere generale è possibile dedurre diversi obiettivi parziali che saranno illustrati di seguito in dettaglio. In questo contesto occorre sempre tenere presente che l'infrastruttura ferroviaria non è mai fine a sé stessa, ma deve essere adattata in modo possibilmente ottimale al traffico che su di essa si svolge.

Mediante l'ordinazione dell'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria svizzera negli anni 2013–2016, la Confederazione si aspetta concretamente che vengano raggiunti i seguenti obiettivi:

- garantire un elevato livello di sicurezza;
- assicurare l'efficienza della rete;
- sfruttare in modo ottimale le capacità disponibili;
- migliorare l'interoperabilità;
- aumentare la produttività.

### **1.3.1 Garanzia di un elevato livello di sicurezza**

Ci aspettiamo che i gestori dell'infrastruttura garantiscano un elevato livello di sicurezza nel traffico ferroviario svizzero. Questo è possibile adottando misure appropriate di ottimizzazione che tengono conto di ciò che è economicamente e finanziariamente sostenibile, dell'evoluzione tecnologica, delle disposizioni di sicurezza e del potenziale di pericolo esistente. In questo contesto si tratta soprattutto di raggiungere gli obiettivi qui di seguito elencati:

- garantire un'elevata protezione contro le collisioni e i deragliamenti di treni;
- garantire un'elevata sicurezza del personale;
- aggiornare il livello di sicurezza nelle gallerie ferroviarie esistenti nell'ambito del programma di mantenimento della qualità dell'infrastruttura all'ultimo stato della tecnica riconosciuto;
- terminare i programmi di risanamento dei passaggi a livello in modo che alla fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge) tutti i passaggi a livello siano conformi alla legge;
- garantire nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e costruzione un elevato livello di sicurezza nell'accesso ai marciapiedi e nelle soste sugli stessi<sup>14</sup>.
- riduzione dei rischi derivanti da siti contaminati e incidenti in misura tale da adempiere le disposizioni legali.

Inoltre, le imprese devono applicare un ampio Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e della qualità. I gestori dell'infrastruttura osservano le disposizioni sul SGS

<sup>14</sup> L'attuazione di misure di compensazione e di risanamenti d'impianti per l'allestimento di un settore sicuro sui marciapiedi entro il 2013 deve essere concordata tra i gestori dell'infrastruttura e l'UFT. La base legale è costituita dalla disposizione d'esecuzione dell'Oferr ad art. 21 DE-Oferr 21.2 n. 5.

della direttiva europea sulla sicurezza delle ferrovie<sup>15</sup>. L'UFT verifica, nell'ambito della sua vigilanza sulla sicurezza, la funzionalità del SGS. In caso di importanti progetti di costruzione riguardanti la rete elettrica della ferrovia i gestori dell'infrastruttura elaborano inoltre piani (globali) di protezione.

### 1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete

I gestori dell'infrastruttura garantiscono con misure appropriate, nel rispetto del principio di economicità, la massima efficienza della rete. Si tratta di perseguire i seguenti obiettivi:

- dimensionamento ottimale della rete;
- accesso alla ferrovia senza barriere;
- massima disponibilità della rete.

Gli impianti infrastrutturali e in particolare gli impianti per l'accesso alla ferrovia devono essere dimensionati secondo le esigenze dei clienti, ossia delle imprese ferroviarie (IF) nel traffico viaggiatori e merci. Le IF che utilizzano regolarmente la rete dei gestori dell'infrastruttura sono coinvolte nei processi di pianificazione relativi al dimensionamento in modo costante e senza discriminazioni. Una responsabilità particolare nel prestare attenzione alle esigenze del traffico merci incombe ai gestori dell'infrastruttura, poiché, a causa degli orizzonti di pianificazione in genere brevi delle IF e del libero accesso al mercato, i futuri sviluppi dell'offerta nel traffico merci sono più difficili da prevedere.

Tra i compiti dei gestori dell'infrastruttura rientra in particolare la verifica del dimensionamento e della dotazione in funzione del fabbisogno degli impianti per l'accesso alla ferrovia (traffico viaggiatori e merci). Riveste qui particolare importanza garantire un accesso ai trasporti ferroviari senza barriere, conformemente alla legge sui disabili.

Ai fini dell'efficienza della rete, oltre a un adeguato dimensionamento degli impianti risulta decisiva la disponibilità di questi ultimi. I gestori dell'infrastruttura devono provvedere affinché la qualità degli impianti infrastrutturali sia sempre adeguata, in modo che sia garantita un'elevata disponibilità della rete e la massima stabilità nello svolgimento di trasporti. Nonostante l'aumento del grado di sollecitazione della rete, occorre mantenere a un livello sostenibile l'impatto dei guasti sullo svolgimento dell'esercizio. Inoltre limitazioni nella disponibilità, per esempio le chiusure di tratte necessarie a causa di lavori di costruzione, devono essere annunciate. Se questo non avviene per tempo, il gestore dell'infrastruttura è tenuto a coprire i costi supplementari causati da servizi sostitutivi o deviazioni<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; modificata da ultimo con la direttiva 2009/149/CE della Commissione del 27 novembre 2009, GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65.

<sup>16</sup> La base legale è costituita dall'art. 11b OARF.

### **1.3.3 Sfruttamento ottimale delle capacità disponibili**

Al suo impegno a favore del finanziamento dell'esercizio dell'infrastruttura e degli investimenti, la Confederazione associa la richiesta di uno sfruttamento ottimale delle capacità disponibili delle tratte e dei nodi della rete ferroviaria. Per raggiungere questo obiettivo occorre prestare particolare attenzione all'elaborazione dell'orario annuale e all'assegnazione delle tracce disponibili.

L'articolo 9a LFerr impone alle imprese ferroviarie di garantire un accesso indiscriminato all'infrastruttura. Un importante processo ai fini del rispetto di questa norma di legge è costituito dall'assegnazione delle tracce disponibili alle IF. I gestori dell'infrastruttura provvedono affinché le tracce siano assegnate in modo ottimale alle imprese interessate oppure l'ente di assegnazione delle tracce mette a disposizione le basi necessarie per un'assegnazione ottimale delle capacità. Il dialogo con i servizi specializzati della Commissione UE ha mostrato che la soluzione di un servizio di assegnazione delle tracce sotto forma di ente di diritto pubblico, come da noi proposta nella consultazione relativa alla seconda parte della Riforma delle ferrovie 2, e in particolare le competenze attribuite, non sarebbero sufficienti per il recepimento della direttiva UE in materia. Per esaminare il futuro profilo dell'ente di assegnazione delle tracce o l'ulteriore sviluppo organizzativo e legale dell'infrastruttura e dei trasporti, il DATEC ha costituito un gruppo d'esperti, che dovrà rilasciare entro il 2012 un'analisi di ampia portata. L'obiettivo è di elaborare sulla base dei risultati di quest'analisi un progetto da inviare in procedura di consultazione.

Occorrerà inoltre aumentare la trasparenza relativa all'effettivo sfruttamento dell'infrastruttura per i potenziali utenti. A questo scopo, i gestori dell'infrastruttura dovranno rendere accessibili via Internet, oltre ai parametri tecnici rilevanti degli impianti infrastrutturali, anche il relativo grado di occupazione attuale.

### **1.3.4 Miglioramento dell'interoperabilità**

Nell'ambito della seconda fase della riforma delle ferrovie 2 la Svizzera trasporrà nel diritto svizzero le cosiddette direttive sull'interoperabilità (cfr. messaggio del 20 ottobre 2010<sup>17</sup>). L'interoperabilità crea i presupposti per il miglioramento della capacità competitiva della rotaia rispetto alla strada, semplificando così lo scambio di merci con il nostro principale partner commerciale, l'Unione europea. Essa facilita altresì il compito di gestire il traffico di transito sull'asse Nord – Sud lungo la via più diretta e con la ferrovia. A fronte della sua politica di trasferimento e dell'obiettivo di una politica dei trasporti coordinata, la Svizzera nutre un grande interesse nei confronti di un sistema ferroviario armonizzato in Europa.

Concretamente, le specificazioni tecniche contenute nelle direttive sull'interoperabilità dell'UE (norme STI) sono applicate mediante l'armonizzazione dei sistemi di comunicazione e di sicurezza dei treni. Le imprese promuovono l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori dell'infrastruttura in Svizzera e all'estero nell'ambito dei loro programmi di rinnovo e ampliamento e creano le condizioni ottimali per la transizione.

<sup>17</sup> FF 2011 823

Importante per l'interoperabilità è la migrazione dai sistemi di sicurezza dei treni attuali (SIGNUM/ZUB) verso il sistema standard europeo European Train Control System (ETCS). A questo scopo i sistemi di sicurezza dei treni esistenti SIGNUM e ZUB 121 verranno sostituiti da EuroZUB ed EuroSignum, nonché ETCS Level 1 Limited Supervision. La strategia dell'UFT prevede in una prima fase la migrazione della rete a scartamento normale a ETCS Level 1 Limited Supervision (eccezzuate le tratte a cremagliera e le tratte con ETCS Level 2). Entro la fine del 2015 dovrà essere dotato del nuovo sistema l'asse Nord-Sud ed entro la fine del 2017 il resto della rete a scartamento normale.

In Svizzera dal 2007 con ETCS Level 2 (L2) vengono gestite con un grado molto elevato di affidabilità la nuova tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten–Rothrist e la tratta di base del Lötschberg. Anche gli accessi alla galleria di base del San Gottardo e alla galleria di base del Monte Ceneri (Pollegio Nord – Castione Nord, Brunnen – Altdorf-Rynächt) saranno dotati di ETCS L2. Dal 2025 ETCS L2 sarà in seguito esteso all'intera rete a scartamento normale. ETCS L2 sarà sperimentato dapprima sulla tratta Pully – Sempione e, dal 2015, messo in funzione a tappe. FFS Infrastruttura elabora quale capofila del sistema ETCS un piano di migrazione a ETCS L2.

Anche nelle ferrovie a scartamento ridotto si punta a una certa uniformità dei sistemi di sicurezza, e questo non tanto per facilitare la gestione quotidiana, quanto piuttosto per abbattere i costi delle attrezzature e semplificare lo scambio dei veicoli tra le reti, in particolare se si tratta di veicoli specializzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura.

Per migliorare la comunicazione tra i servizi d'intervento in caso d'incidenti dei gestori dell'infrastruttura e le autorità e le organizzazioni per il salvataggio e la sicurezza, conformemente alla direttiva UFT del 10 agosto 2009 concernente i requisiti in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie in servizio, le imprese attrezzano le loro gallerie in modo che sia assicurata la comunicazione con le rispettive reti cantonali POLYCOM.

Le CP fissano altri obiettivi specifici per le imprese o le prestazioni da fornire in qualità di capofila per il sistema ETCS:

- FFS Infrastruttura svolge la funzione di capofila per il sistema ETCS e in questa veste è responsabile del coordinamento tecnico e d'esercizio tra i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie. Essa provvede alla costruzione e alla conservazione delle conoscenze necessarie a tal fine;
- FFS Infrastruttura gestisce e sviluppa la rete GSM-R Svizzeraa,
- altri obiettivi specifici per le imprese sono fissati separatamente.

### **1.3.5 Aumento della produttività**

In qualità di committente, la Confederazione si aspetta che le imprese raggiungano gli obiettivi concordati in modo possibilmente efficiente, ossia a costi possibilmente contenuti. A fronte del crescente grado di sfruttamento della rete e dello sviluppo dell'infrastruttura, una riduzione assoluta dei costi d'esercizio, di manutenzione e di rinnovo appare poco realistica. L'obiettivo è piuttosto di aumentare la produttività nell'esercizio e nella manutenzione, ossia di ridurre i costi per unità di prestazione, ad esempio per treno-chilometri o tonnellate-chilometri lorde. Inoltre i costi unitari,

come i costi di rinnovo della sovrastruttura, devono essere diminuiti o mantenuti stabilmente a un livello basso.

I gestori delle infrastrutture sono chiamati in questo contesto a elaborare e adottare in tutti i settori della sicurezza (Security, Safety) provvedimenti a lungo termine per contenere i costi senza pregiudicare l'elevato livello di sicurezza generale.

Con l'aumento della produttività nell'esercizio e nel mantenimento della qualità dell'infrastruttura i gestori dell'infrastruttura aumentano l'efficienza dei sussidi assegnati dai committenti.

La Confederazione si aspetta inoltre che i gestori dell'infrastruttura forniscano un contributo a favore di un impiego delle risorse duraturo ed efficiente, in particolare all'aumento dell'efficienza energetica e alla riduzione dell'inquinamento ambientale.

Le imprese garantiscono la trasparenza nei confronti dei committenti presentando rendiconti separati per il settore dell'infrastruttura e per le singole tratte e nodi della propria rete.

Ci aspettiamo che le imprese gestiscano l'infrastruttura in modo tale da ottimizzare l'impiego dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera. In particolare i gestori dell'infrastruttura si coordinano per realizzare gli acquisti di materiale e di energia e stipulare i contratti di manutenzione congiuntamente.

## **1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016**

### **1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione**

#### **Il Parlamento stabilisce le condizioni quadro**

Con la riforma delle ferrovie e la costituzione della FFS SA in base alla speciale legge, il Parlamento ha creato nel 1999 nuove condizioni quadro. In virtù dell'articolo 8 LFFS, al Parlamento competono l'approvazione della convenzione sulle prestazioni e del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS.

#### **Conduzione del Consiglio federale quale azionista unico**

Sulla base della convenzione sulle prestazioni il Consiglio federale definisce gli obiettivi strategici per le FFS (strategia del proprietario) e svolge le funzioni dell'assemblea generale delle FFS. Fanno parte di questi compiti segnatamente l'approvazione del budget e del conto finanziario dell'impresa. Il Consiglio federale nomina inoltre il consiglio d'amministrazione. La tutela degli interessi dell'azionista è stata affidata al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e al Dipartimento federale delle finanze (DFF). Le FFS presentano al DATEC e al DFF un rapporto annuale sulla realizzazione degli obiettivi definiti nella strategia del proprietario. Questi rapporti sono analizzati e discussi con l'impresa e quindi sottoposti al Consiglio federale per valutazione. A sua volta il Consiglio federale presenta un rapporto sul raggiungimento degli obiettivi strategici da parte delle FFS alle Commissioni della gestione e ai membri delle commissioni finanziarie e di politica dei trasporti del Parlamento.

## **Conduzione del consiglio d'amministrazione tramite gli obiettivi strategici**

Il consiglio d'amministrazione delle FFS è responsabile della conduzione strategica dell'impresa. Ciò concerne in particolare l'attuazione della convenzione sulle prestazioni approvata dal Parlamento e il raggiungimento degli obiettivi strategici definiti per le FFS ogni quattro anni dal Consiglio federale (strategia del proprietario).

## **Conduzione dell'UFT tramite l'ordinazione di prestazioni**

Indipendentemente dalla sua responsabilità in quanto azionista unico delle FFS (ruolo di proprietario), la Confederazione agisce in quanto committente di prestazioni relative all'infrastruttura (ruolo di committente), analogamente a tutte le altre imprese ferroviarie. Secondo l'articolo 13 OCFIF, l'UFT è responsabile del controlling del finanziamento dell'infrastruttura. Come nel caso delle ferrovie private (cfr. n. 1.2.3.3), l'ordinazione dell'infrastruttura nella convenzione sulle prestazioni si basa sull'articolo 49 Lferr. Secondo il capoverso 3 della legge, la Confederazione finanzia le tratte di importanza nazionale quale committente unico. Come già illustrato nel numero 1.2.3, il controlling del finanziamento dell'infrastruttura svolto dall'UFT si basa sulla conduzione mediante obiettivi. Le decisioni operative sulla scelta delle misure concrete necessarie per il raggiungimento degli obiettivi e, con esse, le conseguenze del mancato raggiungimento degli obiettivi rientrano esclusivamente nell'ambito di responsabilità delle FFS. Secondo la legge del 20 marzo 2009<sup>18</sup> sul trasporto di viaggiatori e l'ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>19</sup> sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori, la Confederazione ordina e finanzia presso le FFS, insieme ai Cantoni, anche prestazioni relative al traffico regionale. L'ordinazione ha luogo, come nel caso di tutte le altre imprese di trasporto, sulla base di offerte presentate per le singole linee mediante la stipulazione di convenzioni sull'offerta che dal 2014 avranno durata biennale. In virtù della legge del 19 dicembre 2008<sup>20</sup> sul trasferimento del traffico merci e dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>21</sup> sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia, la Confederazione ordina presso FFS Cargo SA prestazioni di trasporto combinato e in carri completi isolati mediante convenzioni annuali sulle indennità.

## **Natura giuridica della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS**

La convenzione sulle prestazioni è un contratto di diritto pubblico fra la Confederazione e le FFS. Al contrario di una legge o di un'ordinanza, non comporta vincoli di natura giuridica nei confronti di terzi. Questi ultimi non possono quindi vantare nessuna pretesa giuridica attinente alla fornitura di determinate prestazioni nel settore dell'infrastruttura. La convenzione sulle prestazioni comprende due elementi che vanno distinti quanto a natura giuridica:

- la definizione congiunta degli obiettivi delle FFS;
- l'ordinazione di prestazioni nel settore dell'infrastruttura.

<sup>18</sup> RS 745.1

<sup>19</sup> RS 745.16

<sup>20</sup> RS 740.1

<sup>21</sup> RS 740.12

## **Procedura di stipulazione della convenzione**

I rappresentanti incaricati dal nostro Collegio e dalle FFS concordano un progetto di convenzione sulle prestazioni e di limite di spesa, che è inviato in consultazione ai Cantoni insieme al presente messaggio. Con le FFS esaminiamo quindi il progetto e approviamo la convenzione. In seguito, vi sottoponiamo per approvazione la convenzione e il limite di spesa nel quadro del presente messaggio, conformemente all'articolo 8 LFFS.

## **Procedura di modifica della convenzione sulle prestazioni**

Ai fini delle ordinazioni nel settore dell'infrastruttura, la Convenzione riveste dal punto di vista giuridico il carattere di un contratto di sussidiamento. Una particolarità è costituita dal fatto che l'ammontare dei sussidi non è fissato soltanto nel relativo contratto, ma anche nel limite di spesa deciso dal Parlamento unitamente alla convenzione sulle prestazioni. Vi è un legame diretto tra l'importo del limite di spesa e l'offerta di prestazioni ordinata mediante la Convenzione. Se il Parlamento adotta un limite di spesa superiore o inferiore, di norma questo comporta una modifica della Convenzione (entità dell'offerta ordinata).

## **Rendiconto delle FFS**

Ai sensi dell'articolo 8 capoverso 2 LFFS, insieme a una nuova convenzione sulle prestazioni le FFS devono presentare al Parlamento un rendiconto sugli ultimi quattro anni. Poiché la CP 11–12, in quanto soluzione transitoria, ha una durata di soli due anni, il rapporto delle FFS per l'anno 2011 si basa unicamente su previsioni. Esso figura quale allegato 1 al presente messaggio.

### **1.4.2                   Contenuto della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016**

La CP 13–16 non ha subito cambiamenti sostanziali rispetto alla precedente CP 11–12. Essa si compone delle stesse sette sezioni e contiene, a differenza della Convenzione stipulata con le ferrovie private, anche una sezione relativa agli obiettivi per le FFS (obiettivi del proprietario). Di seguito sono esposte in forma riassuntiva le modifiche apportate rispetto alla CP 11–12.

La sezione 2 contiene gli obiettivi fissati per le FFS. In base alla Convenzione, sono stabiliti i nostri obiettivi strategici per le FFS per un periodo di quattro anni. Rispetto alla CP 11–12, la sezione 2 è stata abbreviata. Invece di esporlo in singoli articoli dedicati alle varie divisioni, l'orientamento strategico delle divisioni delle FFS è stato riassunto nell'articolo 6. Sono state inoltre apportate modifiche all'articolo 7 (obiettivi finanziari), all'articolo 8 (garanzia di mutui da parte della Confederazione) e all'articolo 10 (sicurezza). Sulla base della CP 11–12, che presentava eccezionalmente una durata solo biennale, sono stati definiti i nostri obiettivi strategici per le FFS per il periodo 2011–2014. In virtù degli adeguamenti degli obiettivi introdotti nella CP 13–16, gli obiettivi strategici 2011–2014 verranno verificati ed eventualmente adeguati.

Gli obiettivi per l'offerta d'infrastruttura, concretizzati nella sezione 3, sono armonizzati con gli obiettivi per l'offerta d'infrastruttura delle ferrovie private (cfr. n. 1.3). L'articolo 13 lettere b ed e è stato inoltre completato per quanto concerne

l'attuazione di misure di compensazione e il risanamento di impianti per la configurazione della zona di sicurezza sui marciapiedi. L'articolo 16 stabilisce d'ora in poi che, nell'ambito del mantenimento della qualità dell'infrastruttura, FFS Infrastruttura estenda progressivamente lo standard ETCS L2 all'intera rete a scartamento normale a partire dal 2025. Viene inoltre stabilito a quali tratte il sistema ETCS L2 dovrà essere applicato già prima del 2025. In qualità di capofila del sistema ETCS, le FFS sono tenute a elaborare entro gennaio 2013 un piano di migrazione ETCS L2 e a coordinarlo con l'UFT. L'articolo 17 stabilisce ora che in tutte le decisioni d'investimento va perseguita l'ottimizzazione dei costi d'investimento e conseguenti per l'infrastruttura e i trasporti. Le FFS devono inoltre fornire un contributo per uno sfruttamento efficiente e sostenibile delle risorse, in particolare ai fini dell'aumento dell'efficienza energetica e della riduzione dell'impatto ambientale. Le FFS sono inoltre tenute a prendere in esame misure economicamente più vantaggiose in tutti i settori della sicurezza (security, safety) e a introdurle senza mettere a rischio complessivamente l'elevato livello di sicurezza.

Nella sezione 4 vengono concretizzate le prestazioni ordinate ed elencati in particolare gli investimenti di ampliamento finanziati mediante la CP (cfr. n. 1.4.3.2). Le prestazioni che vanno oltre la rete delle FFS a livello di piattaforma per l'informazione ai clienti sono state integrate specificando che, sebbene la comunicazione debba avvenire tramite interfacce standardizzate, dovrà essere fornita anche una possibilità di interrogazione online (art. 22 lett. e). Nell'articolo 22 lettera j si aggiunge altresì che le FFS sono l'ente direttivo del sistema dei trasporti pubblici settore ferrovia in caso di sinistro. Viene inoltre inserito l'articolo 26 concernente l'impiego dei mezzi finanziari non investiti; l'UFT e le FFS ne definiscono l'impiego congiuntamente e per scritto. Con la continuazione degli investimenti di ampliamento, concordati già all'interno della CP 11–12, nella CP 13–16 risultano già vincolati più di 500 milioni di franchi. Inoltre, ampliamenti supplementari per un ammontare totale di circa 120 milioni di franchi figurano nell'articolo 27. L'inserimento di eventuali ulteriori investimenti di ampliamento non è possibile a fronte del maggior fabbisogno richiesto per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e dell'entità dei mezzi a disposizione.

La sezione 5 (stanziamento dei mezzi) e la sezione 6 (controlling) restano in gran parte invariate. Una modifica della CP (sezione 7) è possibile in virtù dell'articolo 36. L'articolo 36 è stato adeguato alla disposizione nella CP 07–10. In allegato alla CP 13–16 vengono riportati gli indicatori concreti per la verifica del raggiungimento degli obiettivi. I valori di riferimento concreti per i singoli anni sono convenuti con le FFS.

### **1.4.3 Fabbisogno di fondi per l'infrastruttura delle FFS negli anni 2013–2016**

La messa in servizio di nuove infrastrutture, il maggior sfruttamento della rete, l'impiego di treni più pesanti e veloci, ma anche le esigenze elevate in termini di disponibilità della rete hanno portato a un aumento del fabbisogno di fondi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS. L'UFT ha confermato, basandosi su un secondo parere richiesto in relazione all'audit sulla rete delle FFS, che in futuro il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e la riduzione degli interventi da recuperare richiederanno maggiori risorse al fine di

poter preservare nel tempo la buona qualità dell'infrastruttura delle FFS. Anche l'ultimo rapporto annuale sullo stato della rete delle FFS per il 2010 evidenzia per gli anni a venire un fabbisogno di fondi nettamente superiore rispetto al 2010.

Alla luce di queste considerazioni è stato deciso di mettere progressivamente a disposizione di FFS Infrastruttura maggiori mezzi, e questo sia mediante un adeguamento del prezzo delle tracce (aumento del contributo di copertura nel traffico viaggiatori a lunga distanza nel 2011 e adeguamento dei costi marginali standard nel 2013, cfr. in proposito n. 1.2.2) sia attraverso l'aumento del limite di spesa relativo alla CP13–16. Attraverso l'aumento graduale dei fondi a disposizione si intende così permettere a FFS Infrastruttura un progressivo aumento delle risorse. Il secondo parere relativo all'audit sulla rete 2009 giunge alla conclusione che, rispetto al 2010, occorrerà mettere a disposizione fino a 500 milioni di franchi in più all'anno. Le FFS contribuiranno inoltre a ridurre, rispetto al 2009, l'aumento del fabbisogno di mezzi con misure di aumento dell'efficienza per un importo pari a circa 250 milioni di franchi all'anno fino al 2016. Nel contempo è stata inoltre concordata l'introduzione di una stretta sorveglianza congiunta sullo stato della rete. Quest'ultima decisione è già stata in parte attuata mediante l'introduzione di nuovi indicatori sullo stato della rete nella CP 11–12 e l'impegno a trasmettere all'UFT il rapporto annuale sullo stato della rete delle FFS.

Secondo le loro pianificazioni attuali, le FFS hanno richiesto un limite di spesa per la CP 13–16 di circa 6800 milioni di franchi per l'esercizio, il mantenimento della qualità dell'infrastruttura, la continuazione degli investimenti di ampliamento già concordati con la CP 11–12 e altri ampliamenti supplementari. All'interno di queste cifre sono già considerate le misure di aumento dell'efficienza di FFS Infrastruttura, le priorità definite nell'ambito del maggior fabbisogno per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura nonché un più lento abbattimento degli interventi di recupero. Per gli anni 2013–2016 il fabbisogno di fondi per continuare i lavori di ampliamento già ordinati nella CP 11–12 è di circa 500 milioni di franchi. Secondo le loro pianificazioni, le FFS necessitano inoltre di circa 320 milioni di franchi per ulteriori investimenti di ampliamento, ossia complessivamente di 820 milioni di franchi sull'arco di quattro anni.

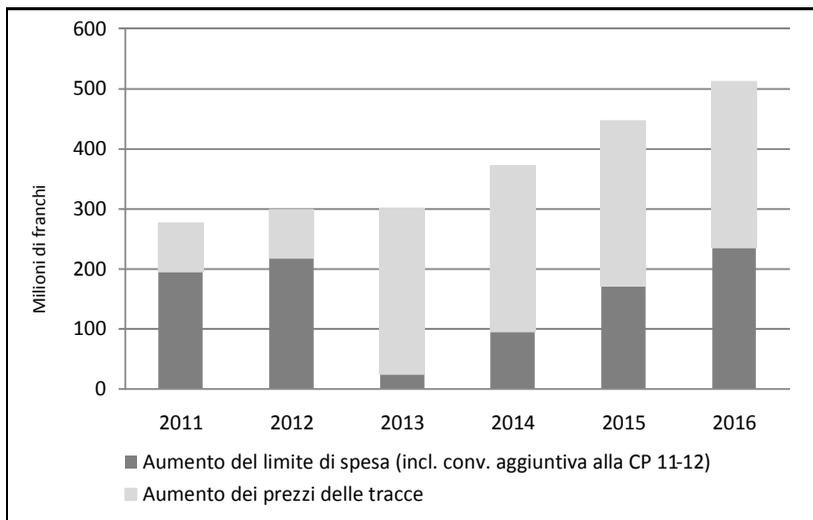
Sulla base dei risultati del secondo parere e alla luce del decreto federale concernente il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011–2012<sup>22</sup>, abbiamo deciso un ulteriore progressivo aumento dei mezzi disponibili per FFS Infrastruttura per gli anni 2013–2016. Le pianificazioni finanziarie della Confederazione da noi decise (piano finanziario di legislatura 2013–2015) si basano su un limite di spesa relativo alla CP 13–16 di 6624 milioni di franchi. I contributi annui della Confederazione, ossia i contributi d'esercizio e d'investimento, saranno progressivamente aumentati negli anni 2013–2016, in modo da poter garantire un incremento costante delle risorse. Rispetto al 2010, FFS Infrastruttura avrà a disposizione nel 2016 circa 510 milioni di franchi di fondi in più per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura. Questi ulteriori mezzi sono composti da maggiori ricavi derivanti dalle entrate dei trasporti per un importo pari a circa 275 milioni di franchi e da un aumento del contributo proveniente dal limite di spesa di circa 235 milioni di franchi. In seguito alle maggiori entrate derivanti dall'adeguamento del prezzo delle tracce nel 2013, il contri-

<sup>22</sup> FF 2011 3251

buto annuo della Confederazione a favore dell'infrastruttura delle FFS si situa nel 2016 all'incirca al livello del 2012.

*Figura 2*

### **Variatione dei fondi a disposizione delle FFS rispetto al 2010**



Con un limite di spesa pari a 6624 milioni di franchi e l'aumento dei ricavi dei trasporti mediante l'adeguamento del prezzo delle tracce orarie, i fondi disponibili per la necessaria intensificazione del mantenimento della qualità dell'infrastruttura e la riduzione del fabbisogno di recupero sono nettamente maggiori rispetto al 2010.

#### **1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura**

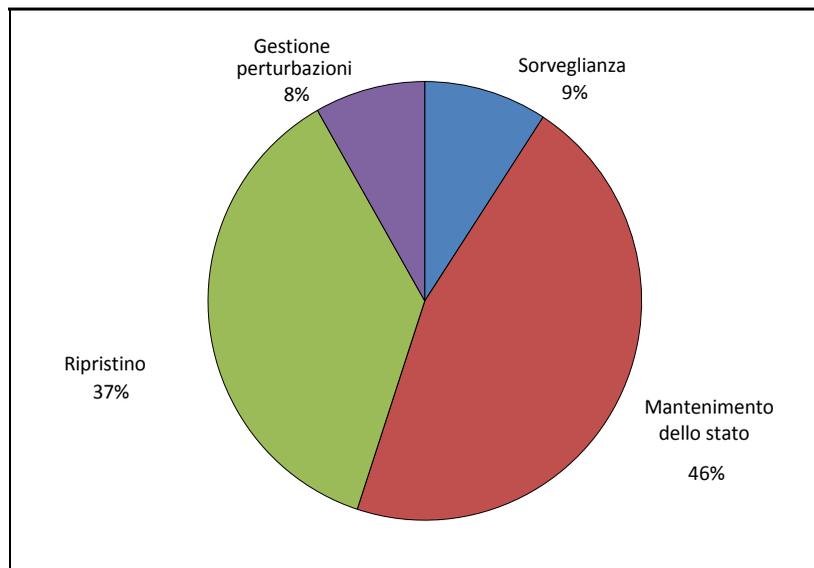
Con il limite di spesa da noi richiesto sarà possibile mantenere e gestire anche in futuro in modo sicuro tutti gli impianti esistenti (tratte, stazioni, stazioni di smistamento, impianti di carico e scarico ecc.) dell'infrastruttura delle FFS. La spesa per l'esercizio dell'infrastruttura (coordinamento del traffico, corrente di trazione, telecomunicazioni per l'esercizio ecc.) ammonta in media a circa 700 milioni di franchi all'anno. La produttività nell'esercizio, misurata sulla base dei costi d'esercizio per treno-chilometro, ha potuto essere progressivamente incrementata da FFS Infrastruttura negli ultimi anni; in altri termini, in proporzione i costi d'esercizio annui complessivi sono aumentati in misura meno marcata rispetto alla domanda di trasporti.

I mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS (manutenzione e rinnovo) verranno progressivamente aumentati da qui al 2016. Il fabbisogno per la manutenzione dell'infrastruttura delle FFS è aumentato passando da circa 460 milioni di franchi nel 2008 a circa 520 milioni nel 2011. Anche per gli anni dal 2013

al 2016 le FFS prevedono, sulla base delle pianificazioni attuali, un aumento dei costi di manutenzione. La ripartizione dei costi di manutenzione rispettivamente di circa 550 milioni di franchi all'anno in media e di circa 2200 milioni di franchi per il periodo 2013–2016 è illustrata nella figura 3.

Figura 3

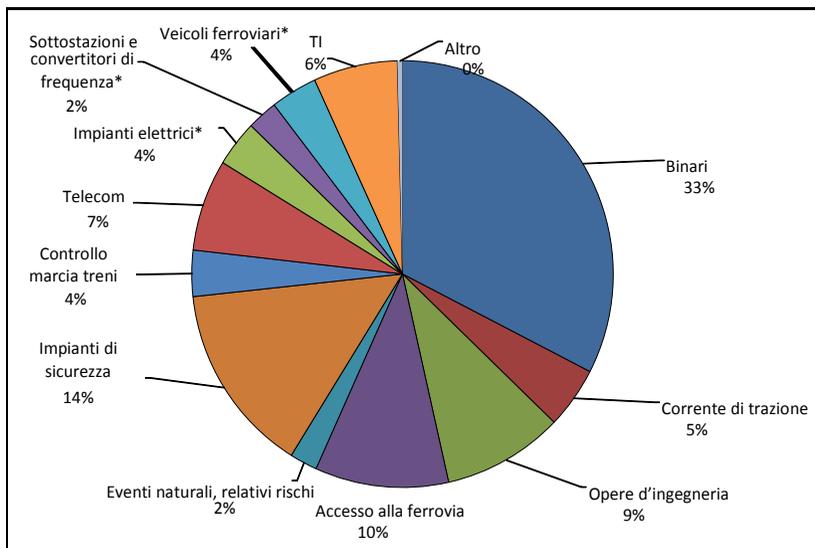
### Struttura delle spese di manutenzione di FFS Infrastruttura



Secondo le pianificazioni delle FFS, il fabbisogno di mezzi per il rinnovo dell'infrastruttura si basa soprattutto sui risultati dell'audit sulla rete 2009, rispettivamente sul rapporto annuale sullo stato della rete delle FFS per il 2010. Per il rinnovo dell'infrastruttura saranno disponibili complessivamente, per il periodo coperto dalla CP 2013–2016, 4852 milioni di franchi.

La ripartizione del fabbisogno di mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS (manutenzione e rinnovo) tra le categorie di impianti secondo il rapporto sullo stato della rete delle FFS per il 2010 è illustrata nella figura 4.

### Fabbisogno per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura FFS per categorie di impianti



\* finanziati solo in parte mediante la CP

#### 1.4.3.2 Fabbisogno di fondi per ampliamenti

Per il periodo coperto dalla CP 2013–2016, la continuazione degli ampliamenti concordati nella CP 11–12, compresa la convenzione aggiuntiva, porta a un fabbisogno di mezzi complessivo di circa 500 milioni di franchi o a una media di 125 milioni di franchi all'anno. Tale fabbisogno supera di circa 100 milioni di franchi i mezzi annui finora previsti per gli ampliamenti nelle convenzioni sulle prestazioni. Queste cifre non tengono ancora conto dei costi delle misure di mantenimento della qualità dell'infrastruttura che presentano anche elementi di ampliamento, come ad esempio i risanamenti di gallerie, che nell'ambito dei lavori di rinnovo prevedono anche un ampliamento del profilo di spazio libero (p. es. risanamenti di gallerie in Vallese per l'impiego di treni bipiano).

Secondo le stime delle FFS, considerate le risorse a disposizione delle FFS e la priorità posta nell'ambito del fabbisogno supplementare per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura, il fabbisogno di fondi di circa 500 milioni di franchi per la realizzazione degli ampliamenti già ordinati mediante la CP 11–12 e il fabbisogno di circa 120 milioni di franchi per investimenti di ampliamento supplementari potranno essere coperti dal limite di spesa di 6624 milioni di franchi. Gli ampliamenti supplementari intrapresi sono la sottostazione di conversione di frequenza a San Gallo-Winkeln destinata all'approvvigionamento elettrico della Svizzera orientale in vista dell'ampliamento dell'offerta; l'impianto di ricovero di Oberwinterthur necessario

per aumentare la capacità di ricovero nell'area Zurigo/Winterthur; il tratto d'incrocio di Cheyres necessario per un ampliamento dell'offerta tra Friburgo e Yverdon, e un altro piccolo ampliamento (un impianto di carico e scarico merci a Chiasso SM) nei progetti per un importo totale inferiore a 10 milioni di franchi.

A causa del fabbisogno necessario per il mantenimento della qualità non è però possibile inserire nella CP ulteriori ampliamenti; la priorità è assegnata in questo contesto al mantenimento della qualità dell'infrastruttura. Con FAIF è stato inoltre previsto di non finanziare più i veri e propri ampliamenti mediante le convenzioni sulle prestazioni. Per rendere possibile il passaggio al nuovo modello di finanziamento occorre concludere il maggior numero possibile di ampliamenti finanziati mediante CP nel corso del periodo coperto dalla CP 2013–2016.

A causa dei limitati mezzi a disposizione, il finanziamento degli adeguamenti della stazione di smistamento della Limmattal (RBL) in vista del Gateway Limmattal potrà avvenire nell'ambito della CP 13–16 solo se procrastinato. Tra gli investimenti di ampliamento aggiuntivi annunciati dalle FFS non finanziati vi sono, ad esempio, potenziamenti nelle regioni Othmarsingen, Mägenwil e Muri, Zofingen–Lenzburg, Wettingen/Otelfingen, Coppet–Founex, Zurigo Hardbrücke, Basilea FFS, Zurigo Altstetten, Olten, Rolle o Locarno–Cadenazzo.

La CP 11–12 e la relativa Convenzione aggiuntiva prevedono per FFS Infrastruttura un importo complessivo di 2447 milioni di franchi per investimenti di rinnovo e ampliamento. Se le FFS non fossero in grado di esaurire tutti i crediti stanziati per gli anni 2011 e 2012, sarebbe possibile prevedere in via supplementare nel 2011 e 2012 un maggiore finanziamento di ampliamenti già ordinati nella CP 11–12, al fine di ridurre l'indebitamento accumulato nei confronti del gruppo a seguito degli investimenti ordinari resisi necessari fino al 2010 compreso. Il fabbisogno di finanziamento per continuare la realizzazione di tali ampliamenti a partire dal 2013 ne risulterebbe quindi ridotto, consentendo di operare ulteriori investimenti (lavori di rinnovo e ampliamento). Sull'impiego di contributi d'investimento eventualmente non utilizzati nel 2011 e 2012 (abbattimento del debito, ulteriori rinnovi e/o ampliamenti), l'UFT prenderà una decisione soltanto dopo il conto del 2011 e i valori di previsione per il 2012.

#### **1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di fondi rispetto alla CP 11–12**

Il previsto fabbisogno di compensazione di FFS Infrastruttura per l'esercizio, il mantenimento della qualità e gli ampliamenti, pari mediamente a 1656 milioni di franchi all'anno per gli anni 2013–2016, è diminuito rispetto alla CP 2011–2012, che prevedeva all'incirca 1731 milioni di franchi all'anno. Ciò è riconducibile da un lato all'adeguamento del sistema dei prezzi delle tracce previsto nel 2013, che porterà a un aumento delle entrate per FFS Infrastruttura pari a circa 200 milioni di franchi annui a partire dal 2013. In seguito alle maggiori entrate si riduce il fabbisogno d'indennità, ma sussiste in compenso un maggior fabbisogno per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura che, non potendo essere completamente soddisfatto dalle maggiori entrate, viene minimizzato da FFS Infrastruttura con misure volte ad aumentare l'efficienza. Dall'altro lato, la CP 2011–2012 è stata approvata dall'Assemblea federale sulla base di un limite di spesa di 3322 milioni di franchi, pari mediamente a 1661 milioni di franchi all'anno, deciso dal nostro Collegio. A

seguito dell'aumento, deciso dall'Assemblea federale, di 140 milioni di franchi del limite di spesa, che rispetto alla CP 11–12 raggiunge così quota 3462 milioni di franchi., abbiamo stipulato con le FFS una convenzione aggiuntiva alla CP 11–12 concernente l'utilizzo dei 140 milioni di franchi aggiuntivi.

Come illustrato nel numero 1.4.3, dal 2010 i fondi a disposizione di FFS Infrastruttura sono sensibilmente aumentati. L'evoluzione delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento concessi a partire dal 2007 attingendo ai limiti di spesa per FFS Infrastruttura è illustrata nella tabella seguente:

*Tabella 1*

**Limite di spesa e ripartizione di indennità d'esercizio e contributi d'investimento dal 2007\***

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indennità d'esercizio	446	450	480	470	510	505
Contributi d'investimento	980	1012	1154	1054	1210	1237
<b>Totale</b>	<b>1426</b>	<b>1462</b>	<b>1634</b>	<b>1524</b>	<b>1720</b>	<b>1742</b>
Limite di spesa		6046			3462	
	2013	2014	2015	2016		
Indennità d'esercizio	291	280	288	287		
Contributi d'investimento	1258	1340	1407	1473		
<b>Totale</b>	<b>1549</b>	<b>1620</b>	<b>1695</b>	<b>1760</b>		
Limite di spesa		6624				

\* Per gli anni dal 2007 al 2010 i pagamenti effettivi operati attingendo al limite di spesa sono rappresentati secondo i consuntivi statali.

### 1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate

Chiediamo lo stanziamento di un limite di spesa pari a 6624 milioni di franchi per il finanziamento dei costi non coperti pianificati e degli investimenti previsti dalle pianificazioni delle FFS. Questo limite di spesa supera i mezzi stanziati nel piano finanziario della Confederazione. Affinché questa differenza non porti a un ulteriore aggravio delle finanze federali generali, abbiamo deciso di mantenere nelle finanze federali generali mezzi pari alla differenza tra i proventi netti della quota federale della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e di utilizzare tali mezzi per la copertura a carico della Confederazione di costi non coperti legati al traffico stradale (cfr. art. 19 cpv. 2 della legge del 19 dicembre 1997<sup>23</sup> sul traffico pesante).

## Piano finanziario della Confederazione e finanziamento delle prestazioni ordinate (FFS)

FFS: Piano finanziario della Confederazione (mio. di fr.)	Piano finanziario 2013–2015 + 2016				Totale
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonamenti DATEC	1527	1548	1573	1598	6246
Aumento Camere federali	0	0	0	0	0
Compensazione TTPCP	22	72	122	162	378
<b>Totale</b>	<b>1549</b>	<b>1620</b>	<b>1695</b>	<b>1760</b>	<b>6624</b>

Con la riduzione delle entrate annue del Fondo FTP per un totale di 650 milioni di franchi per l'infrastruttura delle FFS e per quella delle ferrovie private (cfr. n. 1.5.6) per gli anni 2013–2016 non è necessario alcun adeguamento del programma di realizzazione dei progetti attualmente finanziati dal Fondo FTP (NFTA, collegamenti alla rete ad alta velocità, risanamento fonico, SIF). Una compensazione oltre tale limite nel caso della TTPCP provocherebbe ritardi nei grandi progetti ferroviari.

Il fabbisogno supplementare è già stato finanziato per la CP 11–12 attraverso una riduzione delle entrate annue del Fondo FTP e dovrebbe restare un'eccezione quale soluzione transitoria. Portando avanti questa riduzione per il periodo della CP 2013–2016, si anticipa così già il modello di finanziamento ipotizzato per un fondo di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria nel progetto FAIF.

### 1.5 Convenzioni sulle prestazioni per le infrastrutture delle ferrovie private 2013–2016

#### 1.5.1 Mantenimento del modello di finanziamento 2011–2012

L'armonizzazione degli strumenti di finanziamento delle FFS e delle ferrovie private, introdotta nel 2011, si è rivelata efficace e viene portata avanti. Per avanzare nel processo di armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private sono necessari i seguenti adeguamenti:

- continuazione dell'armonizzazione degli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private e delle FFS con un **credito d'impegno quadriennale** al posto dell'attuale credito d'impegno della durata unica di due anni. Questo garantisce alle ferrovie private tutti i pagamenti della quota federale delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento.
- Passaggio definitivo al **finanziamento programmatico** e abbandono del finanziamento riferito a singoli oggetti da parte dei Cantoni; i Cantoni devono pertanto creare strumenti di finanziamento analoghi per coprire la loro quota delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento.

- Stipulazione di **convenzioni sulle prestazioni quadriennali** trilaterali tra la Confederazione, i Cantoni interessati e le ferrovie private; queste CP quadriennali definiscono per il periodo 2013–2016 e per ogni ferrovia privata l'ammontare delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento come pure la loro ripartizione tra i committenti. Si rammenta a questo proposito che i contributi d'investimento sono composti sia dai contributi a fondo perso per la compensazione delle spese di ammortamento sia dai mutui senza interessi condizionatamente rimborsabili.

### 1.5.2 **Modello della Convenzione sulle prestazioni 2013–2016**

La completa armonizzazione degli strumenti di finanziamento delle ferrovie private e delle FFS descritta nel messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011–2012<sup>24</sup> e prevista a partire dal 2013 viene quindi realizzata in particolare mediante la stipulazione di CP di durata quadriennale. Queste garantiscono:

- una maggiore **sicurezza a livello di pianificazione** per i committenti (Confederazione e Cantoni) e i gestori privati dell'infrastruttura grazie all'introduzione di crediti d'impegno quadriennali per tutti i contributi della Confederazione;
- un più spiccato orientamento dell'ordinazione dell'infrastruttura agli **obiettivi da raggiungere** nel corso della durata della CP (cfr. n. 1.3);
- l'introduzione e il continuo miglioramento del **processo di controlling** integrale e unitario secondo le disposizioni dell'OCFIF (cfr. n. 1.2.3.1).

Le CP sono stipulate tra la Confederazione, i Cantoni e le ferrovie private. La loro base è costituita dal modello di convenzione allegato per la prima volta al messaggio (cfr. allegato 3).

### 1.5.3 **Coordinamento tra i Cantoni e le ferrovie private**

Per orientare la procedura di ordinazione delle ferrovie private a quella delle FFS e assicurare un buon coordinamento tra la Confederazione, i Cantoni e le ferrovie private, la procedura di ordinazione delle ferrovie private è stata adeguata al programma generale di pianificazione esposto di seguito:

- presentazione dei primi piani d'investimento per gli anni 2013–2016 da parte delle ferrovie private e avvio delle discussioni con i Cantoni 30 giugno 2011
- decisione del nostro Collegio sul nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce 31 agosto 2011
- presentazione delle prime offerte consolidate (esercizio e investimento) delle ferrovie private per gli anni 2013–2016 31 ottobre 2011

<sup>24</sup> FF 2010 4327



## 1.5.5

### Fabbisogno di fondi

I mezzi disponibili sono stati attribuiti dall'UFT secondo le pianificazioni a medio termine delle imprese, l'urgenza dei progetti d'investimento e dei contributi cantonali previsti. Poiché il rapporto tra il contributo federale e il contributo cantonale è fisso in ogni singolo caso, la ripartizione dei fondi tra le ferrovie private sarà stabilita con certezza solo nel corso di dicembre 2012, dopo l'approvazione dei diversi crediti d'impegno della pubblica amministrazione (Confederazione e Cantoni). Gli importi a carico dei Cantoni e della Confederazione e le indicazioni relative alle ferrovie private sono dunque provvisori.

#### Indennità d'esercizio

Le indennità concesse sotto la definizione di «indennità d'esercizio» consentono di compensare la lacuna nella copertura dei costi che si crea nel conto d'esercizio del settore infrastruttura secondo il preventivo e il piano a medio termine. Secondo le stime dell'UFT elaborate in base ai dati delle ferrovie private, per l'infrastruttura delle ferrovie private sussisterebbe per gli anni 2013–2016 un fabbisogno complessivo di compensazione di circa 956 milioni di franchi.

Secondo la nuova chiave di ripartizione dell'ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>25</sup> sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC), di questo importo 682 milioni di franchi (71 %) sono a carico della Confederazione e 274 (29 %) dei Cantoni.

Le indennità d'esercizio diminuiscono in particolare per via dell'introduzione del nuovo sistema dei prezzi delle tracce che, a partire dal 2013, aumenterà i ricavi derivanti dalla vendita delle tracce orarie delle ferrovie private di circa 30 milioni di franchi all'anno, riducendo così il fabbisogno di indennità.

Questi ricavi aggiuntivi, che contribuiscono in parte a coprire l'aumento dei contributi d'investimento dovuto in particolare alla compensazione delle spese di ammortamento in continuo aumento, non vanno considerati come un trasferimento di oneri al settore dei trasporti. Quest'ultimo dovrà compensare l'aumento dei prezzi delle tracce orarie attraverso un adeguamento mirato delle proprie tariffe.

La metà delle indennità d'esercizio verrebbe ripartita tra i tre gestori dell'infrastruttura BLS Netz AG, DICH e RhB.

#### Contributi d'investimento

I contributi d'investimento comprendono i contributi a fondo perso per la compensazione delle spese d'ammortamento e i mutui senza interessi condizionatamente rimborsabili.

Il fabbisogno di mezzi per il periodo 2013–2016 è stato determinato sulla base di una prima valutazione della situazione e dei piani a medio termine presentati per questo periodo dalle imprese entro il 31 ottobre 2011. Le cifre pubblicate di seguito comprendono gli investimenti finanziati attingendo ad altre fonti (Fondo FTP, fondo infrastrutturale, mezzi speciali LDis ecc.).

I progetti d'investimento possono essere catalogati nelle seguenti tre categorie:

- mantenimento della qualità dell'infrastruttura;
- migliorie tecniche e adeguamento a norme o leggi (p. es. legge sui disabili, risanamento di passaggi a livello, sicurezza);
- ampliamento (aumento della capacità).

Secondo le stime dell'UFT elaborate in base ai dati delle ferrovie private, per gli anni 2013–2016 sono necessari, al netto dei contributi di terzi, contributi d'investimento per un importo pari a 3298 milioni di franchi. La maggior parte di questi fondi riguarderà misure orientate al mantenimento della qualità e migliorie tecniche di impianti già esistenti.

Per il finanziamento di questo fabbisogno di investimento, secondo la nuova chiave di ripartizione dell'OQC sarebbero necessari contributi d'investimento della Confederazione per 2143 milioni di franchi e dei Cantoni per 1155 milioni di franchi. In questo contesto, la metà dei contributi d'investimento verrebbe ripartita tra i quattro gestori dell'infrastruttura BLS Netz AG, RhB, MGI e SOB.

La tabella 3 mostra la ripartizione prevista delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento della pubblica amministrazione (Confederazione e Cantoni) tra le ferrovie private. A seguito di cambiamenti nei piani d'investimento 2011–2012, diverse ferrovie private disporranno di risorse supplementari dal saldo di finanziamento a fine 2012. Gli importi definitivi per impresa saranno stabiliti solo dopo la firma di tutte le convenzioni, ossia nel corso del mese di gennaio 2013.

*Tabella 3*

### **Ripartizione prevista delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento tra le ferrovie private**

Ferrovie private: indennità d'esercizio e contributi d'investimento dell'ente pubblico (Confederazione e Cantoni)	CP 2013–2016 (in mio. di fr.)	
	Totale Confederazione e Cantoni	Confederazione
AB	88.7	59.9
ASm	118.3	63.8
BDWM	37.9	9.7
BLS	1047.0	781.5
BLT	116.8	37.9
BOB	50.2	28.7
CJ	60.7	42.6
DICH	118.0	118.0
FART	11.1	4.1
FLP	9.2	3.4
FW	17.8	7.5
HBS	76.0	76.0
LEB	86.5	42.4
MBC	41.6	20.4
MGI	294.2	204.9
MOB	132.0	70.0

Ferrovie private: indennità d'esercizio e contributi d'investimento dell'ente pubblico (Confederazione e Cantoni)	CP 2013–2016 (in mio. di fr.)	
	Totale Confederazione e Cantoni	Confederazione
MVR	47.2	23.1
NSiCM	39.5	19.4
ÖBB	4.0	4.0
RBS	144.4	78.8
RhB	661.0	561.9
SOB	247.4	108.6
STB	16.5	9.4
Thurbo	32.0	13.5
TMR	81.1	54.3
TN	5.9	2.9
TPC	64.1	33.6
TPF	95.8	52.6
TRAVYS	85.6	42.0
TRN	22.0	11.0
VCh	4.0	2.0
WAB	26.8	15.1
WB	56.0	18.5
WSB	43.6	11.8
ZB	188.0	170.0
ZVV	65.0	13.0
OeBB/GME/MIB/ST	8.1	4.0
Funicolari	10.0	4.7
<b>Totale</b>	<b>4254.0</b>	<b>2825.0</b>

La tabella 4 mostra i principali progetti di ampliamento delle ferrovie private per il periodo della CP 13–16 ( $\geq 10$  milioni di franchi, percentuale di ampliamento superiore al 50 %). Gli importi definitivi saranno stabiliti solo dopo la firma di tutte le CP di durata quadriennale, ossia nel corso del mese di gennaio 2013.

*Tabella 4*

### Progetti di ampliamento delle ferrovie private

Progetti di ampliamento delle ferrovie private	CP 2013–2016 (in mio. di fr.)			
	–2012	2013–2016	2017–	Totale
AB: Linea di transito stazione di San Gallo	–	11.6	0.6	12.2
BLS: Ampliamento Leissigen		23.0	2.0	25.0
BLS: Galleria di Rosshäusern, quota CP	–	64.0	12.4	76.4
BLS Raddoppio binario Kehrsatz Nord–Weissenbühl		15.0	55.0	70.0
BLT: Raddoppio binario Ettingen–Flüh	1.2	26.8	–	28.0
HBS: Raccordo Est	0.5	17.4	–	17.9
LEB: Incrocio Etagnières	–	15.0	–	15.0

Progetti di ampliamento delle ferrovie private	CP 2013–2016 (in mio. di fr.)			
	–2012	2013–2016	2017–	Totale
MGI: Terminale merci Bockbart	15.7	8.1	–	23.8
MGI: Stazione merci Zermatt	0.2	0.3	10.0	10.5
MGI: Incrocio Stafflerbord	–	9.7	0.3	10.0
MGI: Incrocio Calmot	–	0.2	12.3	12.5
RBS: Raddoppio binario Zollikofen– Moosseedorf	–	39.1	–	39.1
RhB: Incrocio e ampliamento stazione di Poschiavo	0.6	19.1	10.0	29.7
RhB: Raddoppio binario Klosters	2.0	12.1	–	14.1
RhB: Raddoppio binario Klosters-Gauggeli e stazione 2 <sup>a</sup> tappa	–	1.0	15.0	16.0
RhB: Raddoppio binario Samedan–Bever	0.1	20.0	31.0	51.1
Thurbo: Incrocio Berg	–	3.0	10.0	13.0
zB: Raddoppio binario Sarnen Industrie	–	30.0	–	30.0
zB: Raddoppio binario Zollhaus	3.0	9.5	–	12.5

Nella tabella 5 sono riportati i principali risanamenti di gallerie e ponti previsti dalle ferrovie private nel periodo della CP 13–16 ( $\geq 10$  milioni di franchi). Gli importi definitivi saranno stabiliti solo dopo la firma di tutte le CP di durata quadriennale, ossia nel corso del mese di gennaio 2013.

*Tabella 5*

### Risanamenti di gallerie e ponti delle ferrovie private

Ferrovie private: risanamenti urgenti di gallerie e ponti	CP 2013–2016 (in mio. di fr., cifre arrotondate)			
	–2012	2013–2016	2017–	Totale
BLS: Risanamento galleria di Weissenstein	–	15.0	–	15.0
BOB: Circonvallazione galleria Buechi	0.8	21.2	–	22.0
MGI: Risanamento galleria della Furka	7.2	60.0	62.8	130.0
RhB: Rinnovo totale galleria dell'Albula	6.4	98.5	155.1	260.0
RhB: Rinnovo parziale galleria di Giars	0.8	30.3	14.9	46.0
RhB: Rinnovo parziale galleria di Klosters	6.2	4.9	–	11.1
RhB: Rinnovo parziale galleria di Val Pila	0.1	6.7	3.4	10.2
SOB: Risanamento galleria di Bruggwald	–	0.2	30.2	30.4

### Fabbisogno complessivo

Secondo i piani a medio termine presentati e ancora da esaminare nell'ambito delle imminenti trattative di ordinazione relative alle ferrovie private, per gli anni 2013–2016 risulta un fabbisogno complessivo di 2825 milioni di franchi a carico della Confederazione (682 milioni di franchi per le indennità d'esercizio, 2143 milioni di franchi per i contributi d'investimento).

## 1.5.6 Finanziamento

Tenuto conto del piano finanziario della Confederazione, dell'aumento approvato dal Parlamento per il periodo 2011–2012 (+30 milioni di franchi all'anno) e dei mezzi supplementari del Fondo FTP (+68 milioni di franchi all'anno), per gli anni dal 2013 al 2016 presso la Confederazione sarebbero disponibili 2825 milioni di franchi per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private.

Tabella 6

### Piano finanziario della Confederazione e finanziamento delle prestazioni ordinate dalle ferrovie private

Ferrovie private: piano finanziario della Confederazione (mio. di fr.)	Piano finanziario 2013–2015 + 2016				Totale
	2013	2014	2015	2016	2013–2016
Plafonamenti DATEC	595	603	613	622	2433
Aumento delle Camere federali	30	30	30	30	120
Compensazione TTPCP	68	68	68	68	272
<b>Totale</b>	<b>693</b>	<b>701</b>	<b>711</b>	<b>720</b>	<b>2825</b>

Poiché anche per alcune ferrovie private esiste un maggior fabbisogno nel settore del mantenimento della qualità dell'infrastruttura, chiediamo, sulla base di una stima dell'UFT, lo stanziamento di un credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private pari a 2825 milioni di franchi (in media +67 milioni di franchi all'anno rispetto alla CP 11–12).

Questo aumento consente alle ferrovie private di realizzare le misure urgentemente necessarie per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e di portare avanti gli investimenti di ampliamento già avviati. I mezzi non sono tuttavia sufficienti a finanziare tutti gli ampliamenti previsti.

I progetti di ampliamento sono stati considerati in funzione della loro urgenza e dell'entità del cofinanziamento da parte dei Cantoni.

La tabella sottostante contiene i principali ampliamenti ( $\geq 10$  milioni di franchi) delle ferrovie private che, pur essendo pianificati per il periodo della CP 13–16, non possono essere finanziati.

Tabella 7

### Ampliamenti delle ferrovie private non finanziati

Ampliamenti delle ferrovie private non finanziati	CP 2013–2016 (in mio. di fr.)			Totale
	–2012	2013–2016	2017–	
BLS: Aumento delle prestazioni/modernizzazione Kaufdorf–Thurnen/Seftigen	–	49.8		49.8
RBS: Circonvallazione Boll–Sinneringen	–	27.0	2.3	29.3
RBS: Umfahrung Boll–Sinneringen	–	30.0	–	30.0
TPC: Modifica del tracciato AOMC	–	30.0	–	30.0

## 1.5.7

### Confronto tra il fabbisogno di mezzi e i mezzi disponibili

Attualmente sono in corso le trattative vere e proprie con le imprese e i Cantoni in merito alle convenzioni sulle prestazioni per il periodo 2013–2016. Tra il fabbisogno e i mezzi disponibili della Confederazione e dei Cantoni esiste una differenza esigua.

È inevitabile che nell'ambito delle trattative debbano essere fatte dalle imprese rinunce a livello di investimenti pianificati, e questo a dipendenza dell'urgenza e dei mezzi finanziari dei Cantoni. Sarà compito dei gestori delle infrastrutture ridefinire le priorità dei progetti d'investimento secondo gli obiettivi concordati (cfr. n. 1.2.3.1) e mostrare quali progetti possono essere ritardati senza violare norme di legge e senza arrecare danno alla rete. Rientra in questo contesto anche la verifica di norme, standard e scadenze (cfr. n. 1.3.1).

Con il coinvolgimento dei Cantoni i mezzi presumibilmente disponibili dal 2013 al 2016 dovranno essere distribuiti tra le imprese, in particolare nel quadro della procedura di offerta per il periodo 2013–2016. Questi mezzi assicurano il mantenimento a medio termine della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private.

Com'era prevedibile, gli ulteriori investimenti di ampliamento e i progetti di risanamento di gallerie e stazioni potranno essere finanziati solo in parte e dovranno pertanto essere procrastinati. Con l'aumento del credito d'impegno di 392 milioni di franchi rispetto al piano finanziario, la Confederazione stanzia quasi 98 milioni di franchi in più all'anno per l'infrastruttura delle ferrovie private rispetto ai fondi degli anni 2011–2012; va da sé che i Cantoni possono assicurare a loro volta la propria quota del finanziamento.

Affinché la rete ferroviaria esistente possa essere mantenuta nella sua estensione e nella sua qualità attuali e sia in grado di garantire a lungo termine uno standard di sicurezza accettabile (risulta urgente, in particolare, il risanamento di gallerie e passaggi a livello), occorre valutare come sia possibile rendere disponibili, a partire dal 2013, più mezzi anche per le ferrovie private.

La tabella 8 rappresenta l'evoluzione prevista dei contributi della Confederazione per il periodo 2013–2016.

Tabella 8

#### Evoluzione dei contributi della Confederazione alle ferrovie private

Tutte le cifre in milioni di franchi

2009-2012	Credito quadro 2007-2010						Credito d'impegno 2011-2012						Totale		
	Consuntivo 2009			Consuntivo 2010			Consuntivo 2011			Preventivo 2012			2009-2012		
	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale
Indennità d'esercizio	192	70	262	193	69	262	184	71	255	192	72	264	761	282	1'043
Contributi d'investimento	438	168	606	434	162	596	454	204	658	449	214	663	1'775	748	2'523
- di cui ammortamenti	220	71	291	280	76	356	263	80	343	272	87	359	1'035	314	1'349
- di cui prestiti	218	97	315	154	86	240	191	124	315	177	127	304	740	434	1'174
<b>Totale</b>	<b>630</b>	<b>238</b>	<b>868</b>	<b>627</b>	<b>231</b>	<b>858</b>	<b>638</b>	<b>275</b>	<b>913</b>	<b>641</b>	<b>286</b>	<b>927</b>	<b>2'536</b>	<b>1'030</b>	<b>3'566</b>

Confederazione 2009: compresi 12 milioni di indennità d'esercizio e 90 milioni di mutui da programma di stabilizzazione

Confederazione 2010: compresi 10 milioni di indennità d'esercizio e 60 milioni di mutui da credito aggiuntivo I/2010

Confederazione 2011: compreso credito aggiuntivo II

Confederazione 2011-2012: 1279 milioni (cfr. decreto federale del 15 dicembre 2010 concernente il credito d'impegno)

2013-2016	Credito d'impegno 2013-2016												Totale		
	2013			2014			2015			2016			2013-2016		
	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale	Confed	Cantoni	Totale
Indennità d'esercizio	170	68	238	170	68	238	171	69	240	171	69	240	682	274	956
Contributi d'investimento	523	282	805	531	287	818	540	291	831	549	295	844	2'143	1'155	3'298
- di cui ammortamenti	285	91	376	299	95	394	313	99	412	328	103	431	1'225	388	1'613
- di cui prestiti	238	191	429	232	192	424	227	192	419	221	192	413	918	767	1'685
<b>Totale</b>	<b>693</b>	<b>350</b>	<b>1'043</b>	<b>701</b>	<b>355</b>	<b>1'056</b>	<b>711</b>	<b>360</b>	<b>1'071</b>	<b>720</b>	<b>364</b>	<b>1'084</b>	<b>2'825</b>	<b>1'429</b>	<b>4'254</b>

Cantone 2013-2016 : i contributi dei Cantoni saranno aggiornati d'intesa con i Cantoni e le ferrovie private

## 1.6 Consultazione dei Cantoni

Secondo l'articolo 8 capoverso 1 LFFS, nell'elaborazione della convenzione sulle prestazioni con le FFS vanno consultati i Cantoni. In base all'articolo 13 OCFIF, l'UFT dirige il processo di controlling nel finanziamento dell'infrastruttura e coinvolge i Cantoni interessati, nel caso di tratte ordinate congiuntamente, concedendo un termine adeguato.

Con lettera dell'8 novembre 2011 l'UFT ha sottoposto ai direttori cantonali dei trasporti pubblici, assieme a un disegno del presente messaggio, l'esito delle trattative raggiunto con le FFS per la CP 13-16. È stato inoltre allegato per la prima volta un modello di convenzione per l'infrastruttura delle ferrovie private.

Per motivi di efficienza e nell'intento di migliorare il coordinamento tra la Confederazione e i Cantoni il 29 novembre 2011 si è svolta una cosiddetta audizione conferenziale.

### 1.6.1 Risultati dell'audizione

All'audizione conferenziale del 29 novembre 2011 hanno preso parte 19 Cantoni, di cui 17 hanno espresso un parere scritto sull'avamprogetto, come pure la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP). Inoltre sono pervenute prese di posizione scritte di associazioni (strassesschweiz, TCS, AST, IG DHS, ASTAG, Centre Patronal, VAP, UTP, economiesuisse), singole imprese ferroviarie (AB, WB, FFS, SOB) e dal Consorzio trasporti zurighese (ZVV).

La documentazione relativa all'infrastruttura delle ferrovie private (messaggio e modello CP) sottoposta ai Cantoni ha suscitato riscontri positivi da parte di tutti. I servizi cantonali dei trasporti pubblici hanno valutato positivamente lo scambio diretto avuto con l'UFT nell'ambito dell'audizione conferenziale. Le richieste avanzate potranno essere considerate nel quadro dell'elaborazione della convenzione con le ferrovie private e i Cantoni co-committenti.

Numerosi Cantoni rilevano nei loro pareri scritti che il limite di spesa per l'infrastruttura FFS è inferiore a quello degli anni 2011-2012 e chiedono che per il periodo 2013-2016 sia portato al livello del periodo precedente. Essi chiedono inoltre di rinunciare al finanziamento parziale delle convenzioni sulle prestazioni mediante la TTPCP. Alcuni Cantoni mettono l'accento sull'importanza degli impianti di ricovero per il materiale rotabile e chiedono che questi siano menzionati

nell'articolo 19 della convenzione sulle prestazioni con le FFS. Alcuni Cantoni ritengono che le prestazioni che le FFS sono tenute a fornire a favore del sistema globale – soprattutto l'informazione della clientela – debbano essere definite con più precisione. Infine si auspica che durante la durata di validità delle convenzioni sulle prestazioni il prezzo dell'energia resti invariato.

## **2 Spiegazioni relative ai decreti federali**

### **2.1 Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016**

#### *Art. 1*

Questo articolo, fondato sull'articolo 8 LFFS, stabilisce che il nostro Collegio elabori assieme alle FFS gli obiettivi quadriennali e li fissi in un contratto di diritto pubblico, la cosiddetta convenzione sulle prestazioni (art. 8 cpv. 1 LFFS). Tale convenzione necessita dell'approvazione del Parlamento (art. 8 cpv. 2 LFFS). La convenzione conclusa tra le FFS e il Consiglio federale non può essere modificata dal Parlamento.

#### *Art. 2*

L'articolo 8 capoverso 2 LFFS impegna le FFS a rendere conto al Parlamento della loro attività nel periodo di prestazione corrente. Il rapporto per il 2011 relativo alla CP 11–12 è annesso al presente messaggio (allegato 1).

### **2.2 Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS per gli anni 2013–2016**

#### *Art. 1*

Con questo decreto è approvato un limite di spesa destinato a finanziare le indennità per le prestazioni ordinate mediante la CP 13–16 presso FFS Infrastruttura. La ripartizione dei mezzi sui singoli anni del periodo di validità della Convenzione e le relative rubriche di pagamento del conto finanziario sono decise annualmente dal Parlamento nell'ambito delle deliberazioni del preventivo. L'ordinazione di infrastruttura si basa sulla ripartizione definita nell'articolo 28 della CP 13–16.

## 2.3

# **Decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere per gli anni 2013–2016**

### *Art. 1*

Con questo decreto viene stanziato un credito d'impegno che serve a compensare le prestazioni ordinate mediante la CP 13–16 alle imprese di trasporto ferroviarie concessionarie (ad eccezione delle FFS). La ripartizione dei fondi sui singoli anni del periodo di validità della CP 11–12 e le relative rubriche di pagamento del conto finanziario sono decise annualmente dal Parlamento nell'ambito delle deliberazioni del preventivo.

## 3

### **Ripercussioni**

### 3.1

#### **Per la Confederazione**

#### **Ripercussioni finanziarie**

In base al piano finanziario deciso il 18 agosto 2010, per il finanziamento dell'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e dell'infrastruttura delle ferrovie private erano stati previsti 8778 milioni di franchi per gli anni 2013–2016. Tenuto conto dell'aumento di 30 milioni di franchi annui deciso dalle Camere federali nel dicembre 2010 per l'infrastruttura delle ferrovie private e della compensazione di 25 milioni di franchi annui per il fabbisogno supplementare nel traffico regionale viaggiatori, si raggiunge un importo complessivo di 8798 milioni di franchi. Di questi, 6246 milioni di franchi erano destinati all'infrastruttura delle FFS, 2552 a quella delle ferrovie private.

In virtù della nostra decisione in merito all'analisi della situazione politico-finanziaria per il Preventivo 2012 e il piano finanziario di legislatura 2013–2015, un maggior fabbisogno non deve comportare oneri supplementari per le finanze federali. Gli aumenti proposti del limite di spesa per FFS Infrastruttura da 378 a 6624 milioni di franchi e del credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private da 273 a 2825 milioni di franchi vengono compensati attraverso la riduzione del contributo a favore del Fondo FTP. Nel 2013–2016 tale riduzione sarà di 650 milioni di franchi.

A fronte di questo minor contributo al Fondo FTP, secondo le attuali previsioni, il limite di anticipo può essere rispettato di misura. A fronte del maggiore anticipo, il fondo dovrà pagare in futuro maggiori interessi fino a 20 milioni di franchi all'anno e la durata del rimborso dell'anticipo si prolungherà leggermente. In futuro si ridurranno così nel complesso i mezzi a disposizione per investimenti. Secondo le pianificazioni attuali non si prevedono ritardi nel caso di progetti per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).

Per finanziare le spese pianificate non coperte derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e gli investimenti, la Confederazione mette a disposizione per gli anni 2013–2016 un totale di 9449 milioni di franchi.

Il piano finanziario di legislatura 2013–15 del 25 gennaio 2012 è dal punto di vista strutturale in un delicato equilibrio; allo stesso tempo vi sono notevoli incertezze congiunturali e, secondo la decisione programmatica del Parlamento relativa al

Rapporto sull'esercito 2010, occorre mettere in conto soprattutto nel settore dell'esercito oneri molto più elevati. Il credito d'impegno chiesto per l'infrastruttura delle ferrovie private e il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS costituiscono allo stato attuale un limite massimo finanziabile soltanto in caso di evoluzione positiva delle finanze. Nel quadro dell'analisi della situazione politico-finanziaria per il Preventivo 2012 abbiamo rilevato che dal 2014 si prospettano disavanzi strutturali dell'ordine di centinaia di milioni. Abbiamo pertanto deciso di elaborare un programma di sgravio delle finanze federali di 750 milioni. Non è escluso che anche le decisioni di finanziamento presentate in questo messaggio siano toccate da questo programma. In tal caso, nel contesto dell'adozione del programma di risparmio, il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private 2013–2016 e il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS 2013–2016 sarebbero bloccati nella misura prevista dai relativi provvedimenti di risparmio. Il programma di risparmio sarà sottoposto al Parlamento all'inizio del 2013.

### **Ripercussioni sull'effettivo del personale**

Il disegno del messaggio non implica alcun maggior onere in termini di personale.

### **3.2 Per i Cantoni e i Comuni**

Il disegno non ha conseguenze dirette per i Cantoni, ma consente tuttavia di continuare a finanziare le tratte che rientrano nell'infrastruttura delle ferrovie private e sono finanziate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni nel periodo 2013–2016.

Per i Cantoni che hanno concesso contributi per la realizzazione di investimenti di ampliamento su tratte delle FFS si crea un onere finanziario corrispondente.

### **3.3 Per l'economia**

Solo con un'infrastruttura ferroviaria tecnicamente all'avanguardia e adeguata alle esigenze del traffico è possibile preservare e continuare a sviluppare l'attuale offerta su rotaia garantendone il buon livello qualitativo. Una rete dei trasporti fitta e affidabile che consente un trasporto efficiente di merci e viaggiatori assicura un vantaggio importante alla piazza economica svizzera. Se anche solo una parte della prestazione di trasporto della rotaia dovesse essere fornita su strada, ne risulterebbero costi macroeconomici superiori.

### **3.4 Per la politica regionale**

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sostiene gli obiettivi di politica regionale della Confederazione. Una parte essenziale della rete ferroviaria collega le regioni periferiche. Se il limite di spesa o il credito d'impegno venissero ridotti e non fosse più possibile garantire il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria nella misura necessaria o se si rendesse addirittura necessario rinunciare a singole tratte, sarebbero ipotizzabili conseguenze negative per la politica regionale e per l'economia.

### **3.5 Altre ripercussioni**

La CP 13–16 stipulata con le FFS con il relativo limite di spesa e il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private creano i presupposti necessari per l'allestimento di offerte efficaci nel settore del traffico viaggiatori e del trasporto di merci. Essi servono a salvaguardare il valore e la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria costituisce la base per il servizio di base nel trasporto su rotaia ed è indispensabile ai fini dell'adempimento del mandato di trasferimento del traffico merci transalpino su rotaia.

L'evoluzione economica positiva della Svizzera, anche nel difficile contesto attuale, è riconducibile in buona parte alla presenza di un'infrastruttura dei trasporti di alto livello. Le convenzioni sulle prestazioni con le FFS e le altre imprese di trasporto ferroviarie concessionarie assicurano che l'alta qualità dell'infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere garantita anche in futuro.

## **4 Rapporto con il programma di legislatura**

Il disegno è annunciato nel messaggio del 25 gennaio 2012<sup>26</sup> sul programma di legislatura 2011–2015.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità e legalità**

I decreti federali concernenti la Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS e il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2013–2016 si basano sull'articolo 8 capoversi 2 e 4 LFFS. In virtù di questi ultimi, l'Assemblea federale approva la convenzione sulle prestazioni e decide il limite di spesa. Il decreto federale sul credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere per gli anni 2013–2016 si fonda sull'articolo 167 della Costituzione federale<sup>27</sup> (competenza di spesa dell'Assemblea federale).

I decreti di finanziamento concernenti il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS 2013–2016 e il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private 2013–2016 sono legittimati dal profilo materiale-giuridico dall'articolo 49 Lferr. In base a quest'ultimo, la Confederazione e i Cantoni ordinano congiuntamente l'infrastruttura ferroviaria. L'infrastruttura delle tratte d'importanza nazionale è finanziata unicamente dalla Confederazione. Le tratte destinate unicamente al traffico locale o di svago sono escluse dalle prestazioni federali.

Diversamente dalla convenzione stipulata con le FFS, le convenzioni sulle prestazioni stipulate con le ferrovie private non vengono sottoposte per approvazione al Parlamento, ma sono firmate dall'Ufficio federale dei trasporti. Secondo l'articolo 21 capoverso 1 della legge del 7 ottobre 2005<sup>28</sup> sulle finanze della Confedera-

<sup>26</sup> FF 2012 305, qui 397, 438 e 439

<sup>27</sup> RS 101

<sup>28</sup> RS 611.0

zione, l'Amministrazione federale può impegnarsi oltre i crediti decisi unicamente se tale impegno è coperto da un credito d'impegno.

## **5.2 Conciliabilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Nel settore ferroviario la Svizzera ha concluso vari trattati internazionali e accordi bilaterali con l'UE. Non vi sono incompatibilità con queste normative contrattuali.

Il sistema di concessione di fondi a favore dei gestori delle infrastrutture per mezzo di convenzioni sulle prestazioni di durata pluriennale, previsto dalla legge, è inoltre in linea con le direttive del diritto europeo.

## **5.3 Forma dell'atto**

L'approvazione della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013–2016 e l'autorizzazione del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2013–2016 hanno luogo nella forma del decreto federale semplice (art. 8 cpv. 2 LFFS in combinato disposto rispettivamente con l'art. 29 cpv. 1 e con l'art. 25 cpv. 1 e 2 della legge del 13 dicembre 2002<sup>29</sup> sull'Assemblea federale).

## **5.4 Subordinazione al freno alle spese**

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 lettera b della Costituzione federale (Cost.), richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera le disposizioni in materia di sussidi nonché i crediti d'impegno e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi.

Con i decreti sul limite di spesa per l'infrastruttura ferroviaria delle FFS per gli anni 2013–2016 e sul credito d'impegno per l'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private per gli anni 2013–2016 proposti con il presente messaggio, al Parlamento sono sottoposte due decisioni con ripercussioni sul budget. Dato che per una parte delle prestazioni da finanziare, quella per gli investimenti di ampliamento, è data una libertà decisionale relativamente ampia quanto agli importi, ai termini e alle altre modalità delle spese che ne derivano, proponiamo di subordinare al freno alle spese i due decreti federali sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni 2013–2016.

## **5.5 Conformità alla legge sui sussidi**

I decreti concernenti il limite di spesa per l'infrastruttura ferroviaria delle FFS per gli anni 2013–2016 e il credito d'impegno per l'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private per gli anni 2013–2016 sono conformi alla legge sui sussidi.

<sup>29</sup> RS 171.10

## **Importanza del sovvenzionamento per conseguire gli obiettivi prefissati**

Come illustrato nel numero 1.2.2, un'infrastruttura ferroviaria performante costituisce un vantaggio importante per la piazza economica svizzera. Essa permette di fronteggiare in modo efficace ed ecologico la crescita del traffico passeggeri e merci. Dato che le condizioni quadro non permettono di applicare prezzi che coprono i costi per l'utilizzo dell'infrastruttura, gli obiettivi della Svizzera in materia di politica dei trasporti, in particolare l'obiettivo, sancito nella Costituzione federale, di trasferire alla ferrovia il traffico transalpino di merci, possono essere raggiunti soltanto grazie ai sussidi versati alle imprese di infrastruttura ferroviaria. Il numero 1.2.2 descrive anche il funzionamento dettagliato di questo sovvenzionamento.

## **Controllo materiale e finanziario**

Il controllo si fonda su un ciclo di controlling di regola chiuso, su obiettivi quantitativi e sul controllo regolare della realizzazione degli obiettivi. Il processo di controllo finanziario da parte della Confederazione è presentato in dettaglio nel numero 1.2.3. Il suo fondamento giuridico è l'OCFIF.

## **Procedura di concessione dei contributi**

I sussidi sono accordati sulla base di convenzioni sulle prestazioni per gli anni 2013–2016. In tali convenzioni sono stabiliti i contributi che la Confederazione accorda alle imprese ferroviarie (per quanto concerne le ferrovie private invece d'intesa con i Cantoni, ad eccezione delle linee nazionali della BLS).

## **6 Elenco delle abbreviazioni delle ferrovie private**

---

Ferrovie private  
Abbreviazioni

---

AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
BDWM	BDWM Transport AG
BLS	BLS Netz AG
BLT	BLT Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
GME	Genossenschaft Museumsbahn Emmental
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MIB	Kraftwerke Oberhasli AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevvey-Riviera SA

NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
ÖBB	ÖBB (Österreichische Bundesbahnen)-Infrastruktur AG
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn (RhB) AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TN	Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois SA
TRAVYS	TRAVYS-Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
TRN	TRN SA
VCh	Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA
WAB	Wengernalpbahn AG
WB	WaldenburgerbahnAG
WSB	Wynental- und Suhrentalbahnhof AG
ZB	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

---

## **Resoconto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011–2012**

### **1. Introduzione**

Conformemente all'articolo 8 capoverso 2 LFFS, il Consiglio federale deve presentare all'Assemblea federale, insieme al messaggio sul periodo coperto dalla prossima convenzione, un rendiconto delle FFS sulla vigente convenzione sulle prestazioni (CP). Il resoconto mostra in che misura gli obiettivi fissati nella CP 2011–2012 sono stati raggiunti e come sono stati utilizzati i mezzi concessi all'interno del limite di spesa relativo alla CP 2011–2012.

In seguito a una modifica dell'ordinanza sulle finanze della Confederazione, la vigente convenzione sulle prestazioni comprende solo gli anni 2011 e 2012. Per l'anno 2011 la stesura del resoconto si è pertanto basata solo su valori di previsione. Per il 2012 il resoconto si basa su valori preventivati. Il controlling è retto dall'articolo 33 della Convenzione sulle prestazioni 2011–2012.

Il rapporto sul raggiungimento degli obiettivi strategici fissati dal Consiglio federale per gli anni 2011–2012 è contenuta in un rapporto distinto.

### **2. Gestione di FFS Infrastruttura**

#### **2.1 Panoramica**

Il periodo coperto dalla CP 2011–2012 è caratterizzato dagli elementi seguenti:

- con il limite di spesa relativo alla CP 2011–2012 e l'aumento del contributo di copertura per il traffico a lunga percorrenza, FFS Infrastruttura dispone di più mezzi rispetto agli anni precedenti. È così possibile intensificare il mantenimento dell'infrastruttura esistente come previsto dall'audit sulla rete, migliorando la qualità della rete. La disponibilità della rete aumenterà nonostante un ulteriore incremento del carico.
- Nel 2011 si è riusciti a migliorare la produttività generale dell'infrastruttura (esercizio, manutenzione e rinnovo) di circa 74 milioni di franchi rispetto al 2010, realizzando in tal modo maggiori prestazioni nella misura di 55 milioni di franchi nel rinnovo dei binari. Il programma corrente «incremento dell'efficienza di infrastruttura» continuerà a contribuire al miglioramento continuo della produttività. Entro il 2016 il conto economico e il conto degli investimenti della Divisione Infrastruttura dovranno essere sgravati durvolmente di almeno 250 milioni di franchi all'anno.
- Nel 2011 sono stati utilizzati per gli investimenti circa 50 milioni di franchi in più rispetto al 2010. Dei mezzi a disposizione per gli investimenti, tuttavia, nel 2011 non è stato possibile utilizzare circa 110 milioni di franchi a causa degli incrementi della produttività, di ottimizzazioni dei progetti, di esiti positivi delle aggiudicazioni e di ritardi nei progetti. Per le stesse ragioni le previsioni più aggiornate per il 2012 lasciano intravedere che gli investi-

menti saranno inferiori di circa 55 milioni di franchi rispetto al preventivo. Con una riserva di coordinamento, la formazione di una riserva di progetti e la prosecuzione dell'espansione del personale sono state adottate misure correttive.

- Nel 2011 FFS Infrastruttura ha raggiunto 13 dei 15 obiettivi quantitativi. Non sono stati raggiunti solo i due obiettivi Guasti alle rotaie e Produttività della manutenzione, quest'ultimo solo per un lieve scarto.

La seguente panoramica degli indici principali mostra un quadro delle prestazioni di FFS Infrastruttura:

Risorse finanziarie disponibili in mio. di fr.	Media annuale	
	2007-10	2011-12
Contributi federali	1507	1731
Proventi risultanti dalle tracce	721	900
<b>Prestazioni</b>		
Binario: rinnovo dell'armamento in km	155	159
Binario: rinalzatura in km	284	387
Binario: molatura rotaie in km	430	561
Costi del rinnovo dell'armamento in CHF al m	2076	2023
Elementi di apparecchi centrali rinnovati	832	956
Grado di automazione in %	84	86
Numero di perturbazioni causate dall'infrastruttura; (numero per milione di tracce-chilometro)	118	99
Numero delle sezioni di rallentamento non programmate	35	43

In caso di rinnovo delle due principali categorie di impianti (binario e apparecchi centrali/impianti di sicurezza) le prestazioni vengono sensibilmente incrementate. Nel periodo coperto dalla CP 2011/12 l'aumento delle prestazioni per il binario si concentra su ulteriori lavori di molatura e rinalzatura. Nel caso degli interventi di rinnovo dell'armamento le prestazioni verranno ampliate sostanzialmente solo a partire dal 2013. Si potrà in tal modo stabilizzare e in parte migliorare lo stato degli impianti.

Con 60 sezioni di rallentamento non programmate nell'anno 2010 è stato probabilmente raggiunto il numero massimo in assoluto. Nel periodo coperto dalla vigente CP si prevede che questo numero si ridurrà a una media di 43. Anche per gli anni futuri si prevede una costante riduzione delle sezioni di rallentamento non programmate. Nonostante un crescente utilizzo della rete è migliorata anche la disponibilità (rapportata al numero di perturbazioni causate dall'infrastruttura).

I costi per il rinnovo dell'armamento sono diminuiti di 53 franchi al metro. Essi riflettono in particolare i progressi conseguiti sul fronte della produttività.

Nell'ambito della convenzione sulle prestazioni 2013–16 è previsto in via prioritaria l'avanzamento del mantenimento dell'infrastruttura esistente per un ulteriore miglioramento dello stato della rete. Con l'aumento delle capacità e il miglioramento della produttività di FFS Infrastruttura, anche il fabbisogno di recupero e i difetti strutturali evidenziati nel rapporto sullo stato della rete per ben 3 miliardi di franchi verranno ridotti di circa 750 milioni di franchi.

## **2.2 Qualità della rete / stato della rete**

Ogni anno FFS Infrastruttura redige per l'UFT un rapporto esauriente sullo stato della rete (rapporto sullo stato della rete). In esso viene in particolare descritto il cambiamento annuale riguardante la riduzione della necessità di recupero. Il rapporto sullo stato della rete 2011 verrà pubblicato nel mese di maggio 2012. Al momento è ancora in corso il rilevamento dei dati sullo stato degli impianti. Le indicazioni qui esposte corrispondono a una prima stima.

Nel periodo coperto dalla CP 2011/12, lo stato della rete è nel complesso stabile rispetto al 2010. A oggi nella sorveglianza degli impianti non sono stati segnalati ulteriori stati particolarmente critici. Considerato l'aumento dei mezzi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente e tenuto conto degli incrementi della produttività, la necessità di recupero non dovrebbe aumentare se non in misura minima. L'aumento corrente delle prestazioni di manutenzione, in particolare nell'ambito dei lavori di molatura e rinalzatura ma anche negli impianti di sicurezza, ha comportato un miglioramento della disponibilità della rete. L'intensificazione di questi sforzi e la stabilità delle condizioni atmosferiche nel 2011 hanno contribuito a ridurre il numero di perturbazioni. La disomogeneità propria della struttura d'età degli impianti genera variazioni nel fabbisogno di investimenti sostitutivi nei singoli anni. Rispetto a un fabbisogno annuo medio, gli investimenti sostitutivi effettuati nel 2011 sono stati minori. Con interventi di rinnovo dell'armamento per un totale di circa 158 km è stato possibile eliminare circa 50 km di binari obsoleti; questi interventi hanno influito sulla previsione relativa alle sezioni di rallentamento non programmate, nella quale si parte ora da una riduzione del numero delle sezioni di rallentamento non programmate dalle 60 del 2010 a una media di 43 negli anni 2011/12. Per i binari si aspira al raggiungimento costante di una quota di rinnovo media di 220–230 km. Dal momento che negli anni a venire i mezzi e le risorse a tal fine necessari aumenteranno solo in misura graduale, è probabile che all'inizio la necessità di recupero subirà un ulteriore aumento.

Nel caso di altre categorie di impianti, come gli impianti della corrente di trazione, il genio civile o gli impianti elettrici, la quota di rinnovo TEORICA non è ancora stata raggiunta. Per quanto riguarda gli impianti della corrente di trazione, intensificando il rinnovo degli isolatori e ottimizzando l'alimentazione di tensione della linea di contatto sopra gli scambi è stato possibile migliorare la disponibilità degli impianti su importanti sezioni di tratta (classe di disponibilità nevralgica). Grazie a varie misure di ripristino, anche lo stato degli impianti necessari per evitare pericoli della natura ha registrato un miglioramento tendenziale rispetto al 2010.

## 2.3 Esercizio: sicurezza / puntualità / disponibilità

Nel 2011 sono migliorati sia l'indice di puntualità che l'indice di sicurezza dell'esercizio. Nelle centrali d'esercizio è stato possibile attuare con successo altri importanti progressi a livello di realizzazione.

Gli obiettivi della puntualità sono raggiunti. Al centro dell'attenzione si collocano la puntualità dei clienti (obiettivo 88,4 %, valore annuale raggiunto 89,8 %) e i minuti di ritardo dei viaggiatori (obiettivo 5,77 mio. di minuti, valore annuale raggiunto 4,86 mio. di minuti). Gli accordi in corso e l'elaborazione di misure di accompagnamento tra i partecipanti alla produzione ferroviaria si svolgono in modo ben strutturato. Il trend positivo prosegue.

Per l'esercizio, la sicurezza è un tema permanente di importanza fondamentale. Le iniziative volte a sensibilizzare il personale contribuiscono a ridurre il numero di infortuni. Probabilmente il valore effettivo sarà inferiore al valore di riferimento del 10 per cento circa sia per gli incidenti di manovra sia per gli infortuni professionali.

Nell'attuazione della strategia Centrali d'esercizio (CE), nel 2011 sono stati realizzati ulteriori progressi concreti. È stata concessa la licenza di costruzione per la CE Centro (Olten) e il 25 ottobre 2011 hanno potuto iniziare i lavori di costruzione. Nelle CE Est (Zurigo aeroporto) e Ovest (Losanna) sono migrati con successo ulteriori settori. Il 30 novembre 2011 si è tenuta l'inaugurazione ufficiale della CE Est.

Nel 2012, nella centrale d'esercizio Est verranno migrati altri due settori. Insieme a ulteriori ottimizzazioni dei processi e al miglioramento della formazione dei responsabili della circolazione dei treni sarà così possibile gestire il traffico supplementare previsto, mantenendo la qualità, se non addirittura migliorandola leggermente.

## 2.4 Investimenti

Nel conto degli investimenti 2011 sono stati attuati progetti per un valore complessivo di 1100 milioni di franchi, vale a dire circa 50 milioni di franchi in più rispetto all'anno precedente. I mezzi messi a disposizione nella CP e nella CP aggiuntiva ammontavano a 1210 milioni di franchi, il che corrisponde a un incremento del 15 per cento. Dei mezzi disponibili, circa 110 milioni di franchi (9 % del totale) non sono stati utilizzati.

I motivi del mancato utilizzo dei mezzi messi a disposizione per gli investimenti possono così essere sintetizzati:

- le misure di incremento dell'efficienza introdotte con il programma «Incremento dell'efficienza di Infrastruttura» (EFFI) per migliorare la produttività hanno generato risparmi per circa 30 milioni di franchi. In tal modo il prezzo al metro per gli interventi di rinnovo dell'armamento è diminuito dell'8 per cento.
- Il rinvio di progetti (p. es. sostituzione dell'apparecchio centrale Baden, cavo ad alta tensione Sempione e investimenti di espansione) ha generato il mancato utilizzo di mezzi per 24 milioni di franchi; ciò ha comportato la mancata realizzazione del 2 per cento degli investimenti programmati. La causa principale è da imputare alle lunghe procedure d'autorizzazione (p. es. procedure di approvazione dei piani, opposizioni).

- L'incendio verificatosi nella galleria del Sempione ha comportato l'utilizzo di risorse nella misura di 12 milioni di franchi per l'eliminazione dei danni a breve termine, risorse queste (personale/macchine/materiale) che sono pertanto venute a mancare per l'attuazione delle misure di rinnovo programmate. Dal momento che i costi per l'eliminazione dei danni sono coperti dall'assicurazione, il conto degli investimenti 2011 non ne ha risentito.
- L'ottimizzazione di vari progetti (Value Engineering) ha consentito di risparmiare altri 20 milioni di franchi circa.
- Le altre risorse non utilizzate, pari a quasi 25 milioni di franchi, sono riconducibili a esiti positivi di aggiudicazioni e a una pianificazione in parte eccessivamente ottimistica.

Per la realizzazione dell'accelerazione negli anni a partire dal 2012 sono state adottate le misure seguenti:

- per l'intero volume di investimenti programmato è stata calcolata una riserva di coordinamento. Con la riserva di coordinamento il volume dei progetti verrà incrementato oltre le risorse disponibili. Si potranno così assorbire eventuali ritardi nei singoli progetti. Nel 2011 la riserva di coordinamento era pari al 7 per cento circa. Stando alla pianificazione attuale, per il 2012 viene utilizzato il 10 per cento della riserva di coordinamento, per il 2013 il 15 per cento e per il 2014 il 17 per cento. Si fa così in modo di esaurire le risorse disponibili.
- Verrà inoltre creata una riserva di progetti attuabili nel breve termine, alla quale si potrà attingere in caso di ritardi, oltre alla riserva di coordinamento. La riserva di progetti verrà tuttavia colmata solo lentamente, essendo oggi l'attenzione dedicata prevalentemente alla realizzazione dell'attuale portafoglio di progetti.
- La costituzione di risorse personali, in particolare nel settore della direzione dei progetti, per l'attuazione del volume di investimenti necessari è stata consolidata: espansione del marketing del personale verso le università, presenza più visibile a fiere, intensificazione delle iniziative di reclutamento all'estero. Bisognerà tuttavia considerare che saranno necessari diversi mesi prima che il personale reclutato (in particolare ingegneri) sarà operativamente disponibile come figure di specialisti di progetto.

Il reclutamento di capiprogetto verrà portato avanti anche nel 2012. Rispetto al 2010 è prevista un'espansione di circa 120 posti.

Anche nel 2012 si potranno realizzare incrementi significativi dell'efficienza, in modo particolare ottimizzando la durata degli intervalli.

Per garantire l'utilizzazione futura dei mezzi è stata eseguita una verifica supplementare di tutti i progetti con i valori annui del 2012 ed è stata rivalutata la fattibilità tra committenti ed esecutori. Per le stesse ragioni fatte valere nel 2011 le previsioni più aggiornate per il 2012 lasciano intravedere che gli investimenti saranno inferiori di circa 55 milioni di franchi rispetto ai preventivi.

Alla luce dello scenario che si sta delineando secondo il quale nel 2011 e nel 2012 circa 165 milioni di franchi di mezzi d'investimento non saranno probabilmente utilizzati, con l'UFT si è convenuto di impiegare i mezzi federali non spesi del periodo corrente della CP per la riduzione del debito dell'infrastruttura nei confronti

del Gruppo o per ulteriori misure di mantenimento della qualità dell'infrastruttura rispettivamente per altri investimenti d'ampliamento. Con l'articolo 29 della CP 2011–2012 rispettivamente con l'articolo 26 della CP 2013–2016 è data la base legale per ordinazioni supplementari in caso di mancata utilizzazione di mezzi d'investimento. La decisione al riguardo dovrà essere presa dopo che saranno pronti il risultato annuale per il 2011 e le cifre più attuali per il 2012 nell'ambito del rapporto sul raggiungimento degli obiettivi 2011 della convenzione sulle prestazioni (ad aprile 2012).

## **2.5 Fatturato / Sfruttamento della rete**

Nel 2011 i ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di 94 milioni di franchi rispetto al 2010. Di questi, 83 milioni di franchi sono dovuti all'aumento del contributo di copertura passato dall'8 per cento al 12 per cento nel traffico a lunga percorrenza, il resto è imputabile al traffico supplementare (0,3 % di tracce-chilometro in più rispetto al budget) e ad altri effetti. L'aumento della domanda di tracce-chilometro riflette l'espansione del traffico viaggiatori nazionale e regionale. Considerato l'indebolimento dell'economia previsto per il 2012, si potrebbe assistere a un'interruzione della tendenza.

Nel 2011 il lieve rallentamento congiunturale ha frenato la vendita di tracce del traffico merci. Nello spazio UE il traffico merci è sotto pressione, in modo particolare nel traffico di transito e nell'import/export. I proventi totali derivanti dal traffico merci nel 2011 sono quindi dell'1,0 per cento (-1,4 mio di fr.) inferiori al piano. Nel 2012 questa tendenza dovrebbe proseguire.

### 3. Risultato finanziario

#### 3.1 Conto economico

Rete di Infrastruttura in milioni di franchi (incl. società affiliate)

	Anno				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Ricavo da prestazioni d'esercizio	25.9	24.5	-1.5	26.1	+1.6
Ricavo da utilizzo dell'infrastruttura	771.8	866.3	+94.5	908.2	+41.9
<b>RICAVI DA TRAFFICO</b>	<b>797.8</b>	<b>890.7</b>	<b>+93.0</b>	<b>934.3</b>	<b>+43.6</b>
Ricavi locativi immobili	0.7	0.0	-0.7	0.8	+0.8
Altri ricavi d'esercizio	387.2	430.8	+43.5	393.5	-37.3
<b>FATTURATO CLIENTI</b>	<b>1'185.8</b>	<b>1'321.5</b>	<b>+135.7</b>	<b>1'328.6</b>	<b>+7.1</b>
Pagamenti dei poteri pubblici	1'579.8	1'625.4	+45.6	1'700.5	+75.1
... di cui <i>Convenzione Confederazione</i>	1'342.5	1'389.1	+46.6	1'594.6	+205.5
Prestazioni proprie	407.4	398.2	-9.2	426.3	+28.1
<b>RICAVO D'ESERCIZIO</b>	<b>3'173.0</b>	<b>3'345.1</b>	<b>+172.1</b>	<b>3'455.4</b>	<b>+110.3</b>
Spese per il personale	-1'166.8	-1'186.1	-19.4	-1'245.6	-59.5
Spese per il materiale	-184.4	-181.2	+3.2	-193.8	-12.6
Prestazioni d'esercizio ferroviario	-41.5	-30.7	+10.8	-31.4	-0.7
Altre spese operative	-1'042.3	-1'113.7	-71.3	-1'155.4	-41.7
<b>EBITDA</b>	<b>738.0</b>	<b>833.4</b>	<b>+95.4</b>	<b>829.2</b>	<b>-4.2</b>
Ammortamenti	-859.6	-871.9	-12.4	-928.0	-56.1
Risultato vendita attivo fisso	-0.6	-0.1	+0.5	0.0	+0.1
Ripartizioni	-48.7	-45.5	+3.2	-46.1	-0.7
<b>EBIT/RISULTATO D'ESERCIZIO</b>	<b>-170.8</b>	<b>-84.1</b>	<b>+86.7</b>	<b>-144.9</b>	<b>-60.8</b>
<b>EBIT/Risultato d'esercizio (senza utile/perdita da attivo)</b>	<b>-170.3</b>	<b>-84.0</b>	<b>+86.2</b>	<b>-144.9</b>	<b>-60.9</b>
Risultato finanziario incl. imposte e quote di minoranza	-10.2	-11.8	-1.6	-5.1	+6.7
<b>Risultato prima dei pagamenti compensativi</b>	<b>-181.0</b>	<b>-95.9</b>	<b>+85.1</b>	<b>-150.0</b>	<b>-54.1</b>
Pagamenti compensativi	150.0	150.0	+0.0	150.0	+0.0
<b>RISULTATO DEL PERIODO</b>	<b>-31.0</b>	<b>54.1</b>	<b>+85.1</b>	<b>0.0</b>	<b>-54.1</b>

#### Ricavo dall'utilizzo dell'infrastruttura

I ricavi derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura sono aumentati di 94 milioni di franchi rispetto all'esercizio precedente. Nel traffico viaggiatori l'aumento è imputabile all'incremento del contributo di copertura per il traffico a lunga percorrenza, passato dall'8 al 12 per cento (+83 mio. di fr.) e al traffico supplementare. Nel traffico merci i ricavi sono stagnanti (-1 mio. di fr.), in particolare a causa della riduzione del traffico di transito dovuta all'andamento congiunturale.

Per il 2012 si prevede un aumento dei ricavi di 42 milioni di franchi, di cui 17 milioni per il traffico supplementare e 25 milioni per l'aumento del prezzo della corrente di trazione, passato da 10,0 a 11,0 cts./KWh, senza effetti sul risultato (nella stessa misura aumentano le spese d'esercizio).

#### Spese per il personale

Nel 2011 le spese per il personale sono aumentate solo lievemente (+1,7%), le misure adottate nel campo dei servizi amministrativi (Progetto Best I.O.) continuano ad avere un effetto duraturo; inoltre, si allungano i tempi del previsto aumento del personale nei settori produttivi, essendo a volte difficile reclutare le figure specializzate necessarie. L'effettivo medio è aumentato di circa 40 posti a tempo pieno (full-time equivalent, FTE) rispetto all'anno precedente. Insieme alle misure salariali, questo ha comportato un aumento dei costi di quasi 20 milioni di franchi.

Nell'esercizio in esame, il rimborso dei contributi FVP (agevolazioni di viaggio per il personale) ha avuto come effetto secondario una riduzione delle spese per 14 milioni di franchi, mentre nell'esercizio precedente lo scioglimento degli accantonamenti aveva fatto contrarre le spese di 11 milioni di franchi.

## **Ammortamenti**

Il costante aumento degli ammortamenti è dovuto alla messa in servizio continua di ulteriori impianti.

## **Risultato finanziario**

Le perdite in valuta estera gravano sul risultato finanziario nella misura di 8 milioni di franchi (garanzia corso Euro) ma, a causa di una corrispondente riduzione delle spese operative, non generano effetti sul risultato. L'onere degli interessi del mutuo per investimenti commerciali ammontano a 2 milioni di franchi (ammontare del mutuo a fine 2011: 162 mio. di fr.).

## **Andamento del risultato**

Il risultato di bilancio previsto per il 2011 verrà superato di circa 54 milioni di franchi. Già con la previsione del 1° aprile 2011 è emersa una differenza positiva rispetto al budget. Sono pertanto state definite, programmate e commissionate ulteriori misure di manutenzione. È stato così possibile aumentare nel 2011 le prestazioni previste per la manutenzione, portandole da 157 chilometri a 263 chilometri (+65 %) per la rinalzatura e da 470 chilometri a 545 chilometri (+16 %) per la molatura. Al risultato positivo hanno contribuito in misura determinante gli incrementi dell'efficienza conseguiti sia nelle prestazioni produttive sia nei settori strutturali, un ritardo nell'aumento del personale ed effetti secondari (in particolare i rimborsi dei contributi FVP).

Rispetto all'anno precedente il risultato è migliorato di +85 milioni di franchi (+92 mio. di fr. al netto degli effetti straordinari). Sul versante dei ricavi, i maggiori ricavi del traffico (+93 mio CHF) dovuti al traffico supplementare nel ramo viaggiatori e l'aumento del contributo di copertura nel traffico a lunga percorrenza, così come il maggior contributo d'esercizio erogato dalla Confederazione (+40 mio. di fr.) hanno avuto un impatto sul risultato. Ciò consente, insieme agli incrementi dell'efficienza che sono stati realizzati (conto economico: +44 mio. di fr. rispetto al 2010), di aumentare le prestazioni di manutenzione di 27 milioni di franchi e di compensare l'aumento dei costi (tra cui l'espansione del personale).

Per il 2012 si mira a realizzare un risultato equilibrato. Sul versante dei ricavi si attende un ulteriore aumento dei ricavi del traffico di 42 milioni di franchi, riconducibile al traffico supplementare e all'incremento del prezzo della corrente di trazione. Il contributo d'esercizio dovrebbe ridursi di 5 milioni di franchi, mentre sul versante delle spese verranno fornite ulteriori prestazioni di manutenzione per 27 milioni di franchi. L'effettivo medio di personale aumenterà di 360 FTE come da programma.

### 3.2 Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura

	Anno				
	2010	2011	Δ 2010/2011	2012	Δ 2011/2012
Contributo d'esercizio	470.0	510.0	40.0	505.0	-5.0
Contributo d'investimento	1'054.0	1'210.0	156.0	1'237.0	27.0
<b>Pagamenti contributi Convenzione Confederazione</b>	<b>1'524.0</b>	<b>1'720.0</b>	<b>196.0</b>	<b>1'742.0</b>	<b>22.0</b>

Contributo d'esercizio: a causa delle ulteriori prestazioni previste per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura, rispetto all'esercizio precedente il contributo d'esercizio della Confederazione aumenterà di 40 milioni di franchi giungendo a un totale di 510 milioni di franchi.

Contributo d'investimento: nel 2011 il contributo d'investimento ordinario della Confederazione aumenterà di 156 milioni di franchi giungendo così a 1210 milioni di franchi, di cui 70 milioni provengono dalla convenzione aggiuntiva per gli anni 2011–12, stipulata successivamente per un totale di 140 milioni di franchi.

### 3.3 Utilizzo dei mezzi d'investimento

Il rapporto sull'utilizzo dei mezzi d'investimento (mantenimento della qualità dell'infrastruttura e ampliamenti) viene strutturato ora in base al tipo d'impianto. A causa della struttura dell'audit sulla rete svolto nel 2009 e del rapporto sullo stato della rete che viene aggiornato di anno in anno, le strutture di reporting sono basate su questi requisiti.

Per la prima volta, la pianificazione a medio termine delle imprese (MUP) 2012–2017 è stata integralmente elaborata secondo categorie di impianti. A ogni categoria di impianti è associata una strategia di investimento in cui sono definiti gli obiettivi e il volume necessario. In linea con il mandato negoziale della CP 2013–2016 sono state definite le ipotesi di pianificazione del MUP 2012–2017 e i mezzi sono stati ripartiti tra le categorie di impianti.

Utilizzo dei mezzi d'investimento per categoria di impianto in MCHF					
2009-2012; EFFETTIVO; MUP					
		2009	2010	2011	2012
Binario	n.d.		372	427	487
Genio civile	n.d.		106	100	148
Natura e rischi naturali	n.d.		5	4	11
Accesso alla ferrovia	n.d.		45	43	77
Impianti di sicurezza	n.d.		190	189	240
Corrente di trazione	n.d.		101	89	104
Sistemi controllo treno	n.d.		15	19	40
Telecom	n.d.		76	70	71
Installazioni elettriche	n.d.		87	79	85
Energia	n.d.		26	27	34
Informatica	n.d.		28	42	47
Mezzi di servizio	n.d.		12	12	18
Ottimizzazione costi settore di acquisto	n.d.		0	0	0
<b>Totale mezzi d'investimento</b>	n.d.		<b>1'064</b>	<b>1'100</b>	<b>1'362</b>
<b>Riserva di coordinamento</b>					10%
<b>Limite di spesa Convenzione Confederazione</b>			1'056	1'210	1'237

## **Binario**

Alla voce Binario sono accorpate i programmi di rinnovo dell'armamento (nel 2011 verranno rinnovati circa 158 chilometri) e parti di singoli progetti (p. es. cambiamenti totali alla stazione di smistamento di Basilea). Tale voce comprende anche il programma di risanamento di passaggi a livello pericolosi. In questa categoria di impianti, la necessità di recupero nell'ambito del mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente verrà ridotta entro il 2017 di 670 milioni di franchi rispetto agli attuali 970 milioni di franchi. In tal modo il numero di sezioni di rallentamento non programmate scenderà a meno di 10 all'anno.

## **Genio civile**

Questa voce comprende costruzioni artificiali come ponti, gallerie e tombinoni. I grandi progetti in corso riguardano il secondo ponte sul Reno a Basilea e il risanamento della galleria di Massagno presso Lugano. Della CP una quota di prestazioni pari a 37 milioni di franchi è stata inoltre destinata al passante di Zurigo.

## **Impianti di sicurezza**

Per questa categoria di impianti è stato speso circa il 17 per cento dell'intero volume degli investimenti. I lavori vertono sugli adeguamenti degli apparecchi centrali, che costituiscono il presupposto per la centralizzazione della tecnica di guida. I grandi progetti in corso di attuazione riguardano la sostituzione degli apparecchi centrali nella stazione di smistamento di Basilea e tra Olten-Hammer e Luterbach, nonché interventi di risanamento di circuiti elettrici del binario.

## **Corrente di trazione**

Nel settore della corrente di trazione sono stati realizzati progetti per 89 milioni di franchi. Sono stati avviati grandi interventi di trasformazione della linea di contatto nella stazione di Rapperswil e a Ginevra La Plaine, che nel 2012 provocheranno un aumento della quota degli investimenti per la corrente di trazione.

## **4. Rapporto sugli obiettivi quantitativi (indici della CP)**

Nel periodo coperto dalla CP 2011–2012 sono stati inseriti nel rapporto nove nuovi indici, di cui cinque vengono riportati senza valore finale (p. es. minuti di ritardo dei viaggiatori, rotture di rotaie, ecc.). L'utilizzo di questi indici consente solo una limitata comparabilità con il periodo 2007–2010. La definizione dell'indice «rinnovo dell'armamento» è stata rettificata d'accordo con l'UFT a partire dalla CP 2011–012.

Gli indici definiti sono suddivisi nelle rubriche seguenti: sicurezza, disponibilità e qualità nell'esercizio, utilizzazione della rete e produttività.

Rapporto sugli obiettivi								
Indice	Definizione	Unità di misura		Anno 2009	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012	
Sicurezza	Collisioni	Numero di collisioni che hanno avuto ripercussioni sulla circolazione dei treni per ogni milione di tracce-chilometro	Numero / mio trkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	0.07 0.19	0.14 0.19	0.08 0.19	0.19
	Deragliamenti	Numero di deragliamenti che hanno avuto ripercussioni sulla circolazione dei treni per ogni milione di tracce-chilometro	Numero / mio trkm	Valore EFFETTIVO Valore finale	0.02 0.05	0.02 0.05	0.01 0.05	0.05
	Passaggi a livello pericolosi	Numero di passaggi a livello non conformi Oferr a fine anno	Numero	Valore EFFETTIVO Valore finale	90 110	65 85	45 55	35
	Infortuni a persone nell'accesso alla ferrovia (stazioni, fermate)	Numero	Valore EFFETTIVO Valore finale	7 7	7 7	2 7	7	
Disponibilità e qualità nell'esercizio	Disponibilità rete	Tracce-chilometro mancate per blocchi programmati, sostituite con autobus (in percentuale sulle trkm del traffico viaggiatori)	%	Valori EFFETTIVI Valori finali	0.10 0.10	0.10 0.10	0.11 0.12	0.12
	Perturbazioni *	Numero di perturbazioni causate da Infrastruttura, che hanno generato ritardi di oltre 3 minuti.	Numero / trkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	112 n.d.	111 n.d.	106 108	106
	Minuti di ritardo dei viaggiatori *	Minuti di ritardo totali (> 3min.) in 13 stazioni nodali <sup>1</sup> moltiplicati per il numero di viaggiatori <sup>1</sup> 13 nodi ferroviari (Ginevra, Losanna, Visp, Lucerna, Bellinzona, Berna, Bienne, Basilea, Olten, Zurigo, Winterthur, San Gallo, Sargans).	Milioni RV-Min	Valori EFFETTIVI Nessun valore finale	n.d.	38.97	25.6	
	Guasti di rotaie *	Numero di guasti di rotaie per ogni km di binari principali <sup>1</sup> <sup>1</sup> Crepe, rotture, avarie che comportano obbligatoriamente la sostituzione della rotaia.	Numero / HG km	Valori EFFETTIVI Valori finali	19.6 n.d.	20.4 n.d.	22 15	16
	Rotture di rotaie *	Numero di rotture di rotaie per ogni km di binari principali	Numero / HG km	Valori EFFETTIVI Nessun valore finale	0.57	0.76	0.80	
	Geometria dei binari *	Numero di superamenti annuali della soglia di intervento immediato (SES) per ogni 100 km di binari principali.	Numero / HG km	Valori EFFETTIVI Valori finali	368 n.d.	316 n.d.	320 350	300
	Deformazioni dei binari *	Numero di slineamenti del binario (>50mm) e compressioni (<50mm) ogni 100 km di binari principali	Numero / HG km	Valori EFFETTIVI Nessun valore finale	n.d.	n.d.	0.1	
	Accesso senza barriere alla ferrovia *	Numero di stazioni in cui tutti i bordi dei marciapiedi hanno l'altezza necessaria per l'ingresso a livello e in cui tutti i marciapiedi sono accessibili senza gradini, in rapporto al totale delle stazioni	%	Valori EFFETTIVI Nessun valore finale	42	44.7	45.0	
Strutture edili	Tracce-chilometro vendute	Totale tracce-chilometro vendute	mio trkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	161.6 157.0	163.5 159.0	165.0 164.0	166.0
	Proventi risultanti dalle tracce	Proventi risultanti dalla vendita delle tracce	mio di CHF	Valori EFFETTIVI Valori finali	703.2 695.0	771.3 715.0	854.8 855.0	900
	Efficienza di utilizzazione	Tracce-chilometro per ogni km di binari principali	trkm / HG km	Valori EFFETTIVI Valori finali	94 n.d.	95 n.d.	96 96	97
Produttività	Esercizio	Costi della gestione del traffico, della telecomunicazione d'esercizio e dell'alimentazione di corrente 50Hz per ogni traccia-chilometro	CHF / trkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	2.23 2.50	2.23 2.45	2.20 2.45	2.45
	Manutenzione	Spese di manutenzione per migliaia di tonnellate-chilometro lorde	CHF / migliaia Btkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	7.16 6.15	7.05 6.00	7.50 7.30	7.25
	Rinnovo / Mantenimento dell'infrastruttura	Spese per il mantenimento dell'infrastruttura esistente (rinnovo incl. ammodernamento / ottimizzazione, senza investimenti di ampliamento) per ogni migliaia di tonnellate-chilometro lorde	CHF / migliaia Btkm	Valori EFFETTIVI Nessun valore finale	15.7	13.2	14.4	
	Rinnovo armamento	Costi per il rinnovo dell'armamento (tipo 1) per ogni metro rinnovato (senza costi di progettazione) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Costi di rinnovo al metro per rotaie, traverse, ghiaia; solo binari - senza scambi, senza ampliamenti.	CHF / m	Valori EFFETTIVI Valori finali	2240 1500	2194 1470	1478 2260	2220
	Efficienza delle sowenzioni	Contributo d'esercizio della Confederazione per ogni traccia-chilometro	CHF / trkm	Valori EFFETTIVI Valori finali	2.80 2.85	2.71 2.80	3.07 3.10	3.05
	* Nuovo indice a partire dalla Convenzione 2011-2012							

## **Sicurezza**

Per quanto riguarda la sicurezza, sono stati raggiunti tutti e tre i valori finali direttamente correlati:

con 0,08 collisioni e 0,01 deragliamenti per ogni milione di tracce-chilometro le norme di riferimento sono chiaramente rispettate. Nell'area di accesso alla ferrovia si sono verificati nel 2011 due incidenti con feriti. Il valore finale che prevede un massimo di sette incidenti non è pertanto stato raggiunto.

A fine 2011 restano sulla rete delle FFS 45 passaggi a livello che non rispondono alle disposizioni previste per il 2014. Il valore finale è quindi raggiunto.

## **Disponibilità e qualità**

A causa degli intervalli programmati per lavori di costruzione durante gli orari di circolazione, nel 2011 l'11 per mille di tutte le tracce-chilometro del traffico viaggiatori è stato sostituito da autobus. Il valore finale relativo alla disponibilità della rete per il 2011, pari al massimo al 12 per mille, non viene pertanto raggiunto.

La riduzione del numero di perturbazioni causate dall'infrastruttura è dovuta in misura prevalente alla migliore disponibilità degli impianti di sicurezza. Il valore finale non viene raggiunto.

Anche il calo dei minuti di ritardo dei viaggiatori causati dall'infrastruttura, scesi di circa un quarto, è da valutare positivamente.

Nella geometria dei binari viene misurato il numero di superamenti annuali della soglia di intervento immediato (SES) per ogni 100 km di binari principali. Qui il valore previsto è stato rispettato. Obiettivo a lungo termine è l'attuazione delle quantità oggetto delle misure di mantenimento definite nel 2010 nella strategia degli impianti Binario. Supponendo che la necessità di recupero venga ridotta secondo i piani e che la manutenzione necessaria venga realizzata come previsto dalla strategia, entro il 2015 il numero dei superamenti annuali SES ogni 100 km di binari principali verrà ridotto a un terzo.

L'indice di deformazione della rotaia descrive il numero di slineamenti annuali del binario (> 50mm) e di compressioni (< 50mm) ogni 100 km di binari principali. Esso è correlato in particolare alle oscillazioni di temperatura. Da anni questo dato è stabile.

Il numero di guasti di rotaie ogni 100 km di binari principali è correlato al processo di fabbricazione della rotaia e al carico. I guasti di rotaie hanno un andamento analogo al carico delle stesse. Nel 2011 il numero di guasti di rotaie è aumentato in misura corrispondente. Il numero di rotture di rotaie è una quota parte di tutti i guasti di rotaie. Circa il 4 per cento dei guasti di rotaie genera rotture di rotaie. Il numero delle rotture è pertanto aumentato in proporzione al numero di guasti di rotaie. In futuro verranno installate come contromisure rotaie più resistenti. Verrà inoltre incrementata la quantità di interventi di molatura delle rotaie, così che a partire dal 2013 si possa passare dalla molatura reattiva alla molatura preventiva delle sezioni di tratta. Sia per i guasti di rotaie che per le rotture i valori inizieranno tuttavia a scendere solo nel lungo termine (dopo il 2016).

Nel 2011 cinque altre stazioni sono state trasformate e sono state eliminate le barriere. Il grado di attuazione ha così raggiunto il 45 per cento di tutte le stazioni. Sono considerate stazioni prive di barriere quelle che dispongono di un accesso senza

gradini al marciapiede e di un accesso ai veicoli posto allo stesso livello del marciapiede.

### **Utilizzazione della rete**

Nel 2011 Infrastruttura ha venduto 165 milioni di tracce-chilometro, superando così il valore finale pari a 164 milioni di tracce-chilometro. La crisi economica che interessa lo spazio UE mette tuttavia il traffico merci sotto pressione. Il valore finale nei proventi risultanti dalle tracce verrà quindi raggiunto di misura nel 2011. Nel traffico viaggiatori le tracce-chilometro percorse sono state leggermente superiori al dato programmato. Per contro, i ricavi derivanti dalla vendita di tracce nel settore FFS Lunga percorrenza sono stati leggermente inferiori, ragione per cui anche il contributo di copertura è risultato inferiore. Il traffico regionale (BLS e FFS) ha compensato questo effetto. La vendita di tracce alle imprese del traffico merci è leggermente inferiore all'obiettivo.

In base alle previsioni del traffico merci, per il 2012 si prevede al massimo un tasso di crescita zero e, nel traffico viaggiatori, una leggera crescita sia dei chilometri sia dei proventi.

Nel 2011 l'efficienza dello sfruttamento della rete è stata pari a 96, esattamente corrispondente al valore finale. Considerata la crescente utilizzazione della rete e la lunghezza costante della rete ferroviaria, la tendenza è in crescita fino al 2015.

### **Produttività**

Grazie all'automazione è possibile aumentare la produttività aziendale, che si colloca di gran lunga al di sotto del valore massimo di 2,45. Per contro non è stato raggiunto il valore finale relativo alla produttività della manutenzione. Le spese per la manutenzione, primariamente per il miglioramento dello stato della rete, sono aumentate del 5,6 per cento rispetto all'esercizio precedente. La pianificazione originaria prevedeva un aumento del 3,8 per cento.

I costi di rinnovo per ogni tonnellata-chilometro lorda sono aumentati rispetto all'esercizio precedente, giungendo a 14,4. Questo aumento è dovuto all'auspicata espansione dei volumi di rinnovo per la stabilizzazione dello stato della rete.

Per quanto riguarda il rinnovo dell'armamento, diversamente dalla definizione presente nella CP, si è finora considerato il prezzo al metro lineare per tutti gli interventi di rinnovo, quindi anche per i rinnovi degli scambi e della sottostruttura, il drenaggio e/o il rinnovo delle banchine. Il prezzo comprendeva inoltre i costi della progettazione. Per essere conformi alla definizione prevista per il calcolo del valore, con la CP 2011–2012 il metodo è stato rettificato d'accordo con l'UFT. Ora viene considerato il prezzo al metro per gli interventi di rinnovo dell'armamento di binari senza risanamento della sottostruttura / drenaggio / rinnovo delle banchine e senza costi di progettazione.

Nel 2011 sono stati effettuati in totale interventi di rinnovo dell'armamento su circa 158 chilometri, di cui il 35 per cento circa conforme alla definizione indicata come valore finale. Il valore conseguito nel 2011 secondo la nuova definizione è pari a 1478 franchi svizzeri. Il valore finale 2011 adattato in base alla pianificazione iniziale sarebbe stato di 1652 franchi.

Il prezzo al metro secondo la definizione precedente è stato ridotto nel 2011 a 2016 franchi ed è quindi conforme all'obiettivo. Il miglioramento della produttività è

dovuto alla migliore preparazione dei lavori e alla contrazione dei costi del materiale (corso dell'Euro). In futuro il prezzo al metro diminuirà ulteriormente di pari passo con gli ulteriori miglioramenti della produttività.

Con l'aumento del contributo d'esercizio, passato a 510 milioni di franchi, l'efficienza dei sussidi cala, pur restando comunque migliore rispetto a quanto preventivato. Il contributo d'esercizio aumenta a causa dell'incremento delle spese di manutenzione.

## 5. Investimenti di ampliamento

La struttura della presentazione degli investimenti di ampliamento è stata concordata in occasione dell'incontro UFT – FFS che si tiene a scadenza regolare. L'adeguamento si basa sull'osservazione sollevata dall'UFT nell'ambito della revisione.

Progetto		Costi complessivi incl. contributi	Costi complessivi Convezione	Netto Prima del 2011	Netto 2011-2012	Netto 2013 ss
<b>2° ponte sul Reno a Basilea</b>	CP	51'700	51'700	16'200	19'200	16'300
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	48'540	48'540	12'700	16'741	19'099
<b>3° binario Rütli-Zollikofen</b>	CP	76'000	43'400	19'000	24'400	0
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	70'248	37'609	14'358	22'332	919
<b>Stazione di Giubiasco</b>	CP	42'100	42'100	1'200	5'000	35'900
<i>Attenuazione del conflitto tra i nodi</i>	Effe	40'653	40'653	1'178	975	38'500
<b>Olten Aarau aumento delle prestazioni (Däniken-Woeschnau)</b>	CP	83'100	80'200	4'100	34'100	42'000
<i>Presupposto riduzione del tempo di percorrenza E-O (preparazione gallerie)</i>	Effe	396'234	90'234	4'087	7'400	78'747
<b>Olten - Bienne, Binari di precedenza Oensingen/Luterbach</b>	CP	16'700	16'700	0	16'700	0
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	16'848	16'848	400	11'528	4'920
<b>Stazione Lupfig, ampliamento della stazione per il traffico merci</b>	CP	15'400	15'400	9'000	6'400	0
<i>Sviluppo del mercato traffico merci</i>	Effe	10'922	10'922	6'691	4'231	0
<b>Losanna Paleyres prolungamento impianto di ricovero</b>	CP	19'500	9'700	600	500	8'600
<i>Aumento della capacità nodo di Losanna</i>	Effe	19'543	9'771	222	402	9'147
<b>Passante di Zurigo, contributo alla ripartizione dei costi TLP</b>	CP	350'000	350'000	50'000	74'000	226'000
<i>Passante di Zurigo-7/8° binario, corr. finanziamento</i>	Effe	375'000	375'000	50'000	74'000	251'000
<b>Renens (gestito ora come progetto &gt; 10 milioni)</b>	CP				0	0
<i>Renens VD Miglioramento dell'accesso ai treni</i>	Effe	15'351	15'351	240	674	14'437
<b>ca. altri 30 progetti &lt; 10 milioni</b>	CP	256'400	205'900		34'700	118'500
<i>ca. altri 30 progetti &lt; 10 milioni</i>	Effe	421'172	225'721	1) 148'903	41'279	29'539
<b>Convezione aggiuntiva alla Convezione sulle prestazioni 2011-2012</b>						
<b>Nodo di Losanna, acquisto terreno ed edificio</b>	CP	30'000	30'000	0	26'000	4'000
<i>Aumento della capacità nodo di Losanna</i>	Effe	30'500	30'500	0	25'335	5'165
<b>Adattamenti profilo Losanna-Vevey</b>	CP	27'500	27'500	800	10'100	16'600
<i>Aumento della capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	21'800	19'690	809	8'138	10'743
<b>Nodo di Berna, aumento delle prestazioni Berna est</b>	CP	28'600	28'600	400	700	27'600
<i>Offerta supplementare TLP, ampliamento S-Bahn Berna</i>	Effe	28'637	28'637	652	645	27'540
<b>Progetto di massima ed esposizione dei piani RBL/Gateway Limm</b>	CP	8'600	8'600	100	2'500	6'000
<i>Esigenze del mercato GV</i>	Effe	3'550	3'550	50	2'500	1'000
<b>Nodo di Zurigo, aumento delle prestazioni Wehntal</b>	CP	24'100	24'100	300	800	23'000
<i>Aumento della capacità nodo Zurigo, 4° TE TLP, TR</i>	Effe	24'063	24'027	280	834	22'913
<b>Zurigo - Winterthur aumento delle prestazioni Kempthal</b>	CP	27'600	10'600	100	900	9'600
<i>Aumento della capacità nodo Zurigo, 4° TE TLP, TR</i>	Effe	27'434	10'520	72	440	10'008
<b>Miglioramenti dell'infrastruttura del traffico merci (Chavornay, Roth)</b>	CP	18'100	18'100	400	13'000	4'700
<i>Esigenze del mercato GV</i>	Effe	20'494	20'494	423	12'690	7'381
<b>Vari progetti di massima per lo sviluppo della rete</b>	CP	10'400	9'100	300	8'000	800
<i>Basi per la pianificazione dello sviluppo della rete GV, TLP, TR</i>	Effe	11'393	10'109	290	6'278	3'541
<b>Totale convezione sulle prestazioni e convezione aggiuntiva</b>	CP				277'000	539'600
<b>Totale attuazione FFS</b>	Effett.			1) 241'355	236'422	534'599

1) Somma dei progetti conteggiati parzialmente fino al 31.12.2010 e che vengono portati avanti.

Dallo stato di attuazione degli investimenti di ampliamento ordinati con la CP 2011-12 (compresa la CP aggiuntiva) emerge, in riferimento al gennaio 2012, il quadro seguente:

	CP	Attuazione
Valori di riferimento CP 2011–2012	215 mio.	180 mio.
Valori di riferimento convenzione aggiuntiva alla CP 2011–2012	62 mio.	57 mio.
<b>Totale CP e convenzione aggiuntiva alla CP 2011–2012</b>	<b>277 mio.</b>	<b>237 mio.</b>

Nella prospettiva attuale risulta, per il periodo coperto dalla CP, una minore utilizzazione pari a circa 40 milioni di franchi, che si compone dei tre elementi seguenti:

<b>Differimento al periodo successiva della CP</b> Secondo ponte sul Reno Basilea, stazione di Giubiasco, Olten-Aarau, Olten-Bienne, vari progetti di massima	–	<b>43,0 mio.</b>
<b>Minori costi</b> Stazione Lupfig, Losanna–Vevey adeguamenti del profilo	–	<b>4,1 mio.</b>
<b>Costi aggiuntivi</b> 3° binario Rütli-Zollikofen, altri progetti < 10 milioni	+	<b>6,6 mio.</b>
<b>Totale</b>		<b>40,5 mio.</b>

## 6. Rapporto concernente altri obiettivi

### Strettoie nella rete

Non essendo stati messi in servizio nuovi alimentatori e avendo adattato l'offerta solo in modo estremamente puntuale, nel 2011 la situazione relativa alle strettoie presenti nella rete è rimasta praticamente immutata. Vari comparti e nodi ferroviari vengono ora inseriti nella valutazione alla categoria carico elevato.

### Soddisfazione dei clienti

Dal sondaggio clienti condotto nel 2011 presso le imprese ferroviarie (IF) per l'anno 2010 emerge che, rispetto al 2009, la soddisfazione complessiva è leggermente calata, diversamente da quanto previsto dagli obiettivi di FFS Infrastruttura. Per attuare l'auspicato miglioramento della soddisfazione della clientela, sono state adottate misure come il Progetto prestazioni supplementari (catalogo adeguato alle esigenze della clientela), cantieri/informazione sui punti di rallentamento, processo sistematico di assistenza successiva e coinvolgimento dei clienti nella strategia ETCS.

Nei vari Cantoni la soddisfazione dei clienti nei confronti dell'infrastruttura è aumentata nel 2011 di +0,39, giungendo a una media di 7,30 e raggiungendo così il valore finale previsto per il 2011 pari a 7,29 punti (valore totale FFS: aumento di 6,1 a 77,2 punti).

### ETCS

Programma Rete ETCS, Migrazione a ETCS Level 1 Limited Supervision (ETCS L1LS).

Durante la migrazione dai vecchi sistemi ZUB e SIGNUM al sistema ETCS L1LS sono state raggiunte le seguenti tappe importanti:

- aggiudicazione positiva di tutto il rollout ai partner industriali Siemens e Thales.
- Avvio tempestivo del rollout in Ticino nel dicembre 2011.
- Aggiudicazione dello sviluppo relativo ai veicoli per il sistema ETCS L1LS al fine di eseguire la prova dell'esercizio della nuova tecnica dei sistemi con veicoli di FFS Cargo, FFS Viaggiatori e BLS Cargo.
- Prova dell'esercizio corrente dei componenti nuovi utilizzati durante la migrazione, MiniLEU (con alimentazione di corrente autonoma).

Con la stipulazione dei contratti per il rollout, siglati nel settembre 2011, sono stati riveduti la previsione dei costi finali e i costi legati al rischio. È emerso che i costi finali previsti, anche tenuto conto dei costi legati al rischio, sono compresi nel limite fissato dal budget pari a 300 milioni di franchi  $\pm$ 30 per cento.

Nell'ambito della gestione dei sistemi ETCS sono state raggiunte le seguenti tappe principali:

- collaborazione per la legalizzazione dello standard ETCS Baseline 3 nei gremi europei.
- Con il conseguimento dell'attestato di interoperabilità di Bombardier per l'equipaggiamento ETCS dei veicoli, oltre ad Alstom e Siemens anche il terzo fornitore di veicoli ETCS dispone dell'accesso alla rete in Svizzera.
- Stesura delle basi di progettazione per ETCS L1LS.
- Collaborazione nei gruppi di lavoro per i passaggi di sistema da realizzare nelle zone limite dei corridoi A e C.
- Garanzia dell'interoperabilità tecnica e aziendale tra la tratta di base del San Gottardo e gli attuali assi NFTA (galleria di base del Lötschberg e Mattstetten-Rothrist).

Nel settore dei sistemi di controllo dei treni sono stati conseguiti i progressi seguenti:

- il 95 per cento dei controlli della velocità previsti nel programma 500 A (500 ulteriori segnali di controllo della velocità) messo in servizio entro fine 2011. Con questo programma si assicura che il livello di sicurezza migliorerà nonostante l'aumento del traffico.
- Il metodo di equipaggiamento per i sistemi di controllo dei treni (R I-20027) assicura che in futuro il livello di sicurezza aumenterà leggermente nonostante il traffico supplementare.
- Per gli adeguamenti degli impianti negli accessi alla galleria di base del San Gottardo e del Ceneri sono stati avviati i lavori di pianificazione previsti dalla strategia ETCS L2 del giugno 2011.

## **GSM-R**

Il rollout in tutta la Svizzera per i binari delle linee principali è stato concluso puntualmente ad eccezione dell'ottimizzazione sulla riva destra del Lago di Zurigo, ancora da effettuare e la radio analogica del treno è stata sostituita col sistema GSM-R.

Nel 2011 sono state messe in esercizio operativo 100 ubicazioni di antenne. A fine 2011, con 725 ubicazioni di antenne, era in servizio quasi il 90 per cento di tutte le ubicazioni programmate in origine.

Con un volume di investimenti di 25 milioni di franchi nel 2011 si hanno costi di investimento accumulati pari a 314 milioni. L'investimento totale previsto nel *business plan* pari a 431 milioni di franchi è stato ridotto a 408 milioni già a fine 2010, grazie al miglioramento della pianificazione dei progetti e all'ottimizzazione selettiva. Nel momento attuale è possibile confermare questa previsione.

Secondo gli obiettivi, a partire dal 2012 seguirà l'alimentazione di singole linee secondarie. Dopo che, per motivi economici e d'esercizio, diverse tratte sono state riclassificate da GSM-R Roaming a GSM-R Native, il numero delle tratte secondarie da alimentare è aumentato. A ciò si aggiungono diversi progetti di ottimizzazione e la garanzia dell'approvvigionamento dei punti di servizio di manovra come presupposto per la sostituzione della comunicazione di manovra in programma per il 2013.

Nel ruolo di gestore del sistema per GSM-R, le FFS con il programma GSM-R sono responsabili anche dell'alimentazione di diverse tratte di ITC (p. es. BLS: Spiez–Interlaken; THURBO: Wil – Kreuzlingen). Nell'ambito di questi progetti, nel 2012 verrà messo in servizio un centinaio circa di altre ubicazioni di antenne. Si prevede che il volume degli investimenti per il 2012 ammonterà a circa 24 milioni di franchi. Secondo una stima aggiornata, alcuni progetti dureranno fino al 2015 a causa delle opposizioni.

### **Standard di costruzione**

Per l'ottimizzazione sono stati adottati i seguenti indirizzi strategici:

- miglioramenti di prodotti;
- ulteriori sviluppi tecnici;
- ottimizzazione delle manutenzioni.

Partendo dalle proposte sono state approfondite 19 misure. Le fasi preliminari relative alla loro attuazione sono ormai concluse. In parte sono già attive nell'anno corrente. A partire dal 2014 genereranno risparmi annuali di 25 milioni di franchi.

Oltre alle misure definite, esistono ulteriori proposte volte a incrementare l'efficienza. Nell'ambito di un processo continuo i responsabili degli impianti dell'infrastruttura le introdurranno e le attueranno con continuità.

Benchmarking: oltre al regolare svolgimento annuale del LICB (Lasting Infrastructure Cost benchmark, UIC), nel 2011 si è dato inizio a un confronto dettagliato dei costi relativi al rinnovo dell'armamento. A tal fine, insieme alle Ferrovie Tedesche (DB) e alle Ferrovie Federali Austriache (ÖBB) sono stati fatti confronti concreti tra dati, ad esempio in riferimento ai costi del materiale, alle ore di lavoro e alle ore macchina, ai prezzi delle macchine per la posa del binario. Dai primi risultati emergono differenze notevoli sia nei prezzi delle macchine per la posa del binario e, in parte, anche nelle quantità e nei prezzi del materiale utilizzato. L'analisi delle cause di queste prime informazioni è attualmente in corso.

