



CH-3003 Berna, UFT

A-Post

Ai Direttori  
degli uffici cantonali trasporti pubblici

N. registrazione/dossier: 631.1/2010-04-16/110  
Vs. riferimento:  
Ns. riferimento: sfr  
Collab. responsabile: Frank Schley  
**Berna, 20. aprile 2010**

**Consultazione dei Cantoni relativa al Messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera (FFS e ferrovie private) e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012.**

Signore Consigliere e signori Consiglieri di Stato,

secondo l'articolo 8 capoverso 1 della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), nell'elaborare la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS vanno consultati i Cantoni. Con il presente scritto vi invito a prendere posizione in merito ai seguenti progetti:

- *Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011-2012,*
- *Messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera (FFS e ferrovie private) e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012.*

Vi prego di farmi pervenire il vostro parere entro il **14 maggio 2010**.

Indirizzo postale: Dott. Max Friedli, Direttore, Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna Indirizzo e-mail: max.friedli@bav.admin.ch Fax: 031 322 78 29
---

Con il messaggio in oggetto il Consiglio federale intende fissare obiettivi unitari per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private finanziata in parte o integralmente dalla Confederazione, e sottoporre al Parlamento i relativi decreti sul finanziamento. Mediante le basi giuridiche modificate con effetto dal 1° gennaio 2010 nell'ambito della revisione TP<sup>1</sup>, gli strumenti per il

<sup>1</sup> Legge federale del 20 marzo 2009 sulla Riforma della ferrovia 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici; Revisione TP).



N. registrazione/dossier: 631.1/2010-04-16/110

finanziamento dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private sono stati in larga misura armonizzati. In tal modo i processi per il controlling sul finanziamento dell'infrastruttura descritti nella legge federale sulle ferrovie (Lferr) riveduta e nella nuova ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF)<sup>2</sup> si applicano in ugual misura per le FFS e per le ferrovie private. Grazie al messaggio in oggetto sarà pertanto possibile adottare per la prima volta, per gli obiettivi e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, una prospettiva unitaria per tutta la Svizzera.

Nello scritto del 18 febbraio 2010 il Consigliere federale Leuenberger ha già avuto modo di comunicarvi che si è deciso di ridurre in via eccezionale la durata della prossima convenzione sulle prestazioni a due anni (2011-2012) per farla coincidere con il periodo di legislatura. La struttura e il contenuto della convenzione definita tra l'UFT e le FFS per il periodo 11-12 corrispondono sostanzialmente a quelli della convenzione 07-10. Una particolare sfida è tuttavia rappresentata dalla forte crescita del fabbisogno di fondi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente. Il messaggio in oggetto prevede un consistente aumento dei mezzi finanziari destinati all'infrastruttura delle FFS (ca. 166 mio. CHF all'anno). Affinché questo incremento non porti a un ulteriore aggravio delle finanze federali generali, è necessario assicurare una compensazione. A questo scopo nel 2011 e 2012 il Consiglio federale prevede di lasciare ogni anno nel bilancio federale generale 166 milioni di franchi provenienti dai ricavi netti della TTPCP e di utilizzare questa somma per finanziare i costi non coperti sostenuti dalla Confederazione nel settore del traffico stradale. I fondi federali liberati in questo modo saranno attribuiti al limite di spesa destinato all'infrastruttura delle FFS.

In merito alla convenzione 11-12 tengo inoltre a richiamare la vostra attenzione su una modifica importante per i Cantoni. Nell'articolo 26 capoverso 3 l'UFT e le FFS hanno stabilito di comune accordo che la realizzazione di progetti di ampliamento con la partecipazione finanziaria di terzi, segnatamente dei Cantoni, presuppone la conclusione di una convenzione di finanziamento trilaterale (analogamente al procedimento previsto in caso di finanziamenti assicurati mediante il fondo infrastrutturale).

Per quanto concerne il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private, nel periodo 2011-2012 sono previsti cambiamenti rilevanti. In proposito va menzionato in particolare il passaggio dall'ordinazione annuale finora adottata, in parte in collegamento con convenzioni sul finanziamento di singoli oggetti, a un finanziamento biennale dei programmi, analogamente al collaudato sistema previsto dalla convenzione sulle prestazioni FFS. A causa di questo cambiamento, il processo di controlling – vincolante in ugual misura per le FFS e per le ferrovie private – è descritto in dettaglio nel messaggio. Nel mese di giugno 2010, in vista dell'imminente procedura d'offerta relativa all'ordinazione dell'infrastruttura delle ferrovie private per il periodo 2011-2012, vi forniremo ulteriori informazioni al riguardo, con lettera separata inviata anche alle imprese interessate.

Dopo la procedura di consultazione, che si concluderà il 14 maggio 2010, sono previste le seguenti fasi. Una volta analizzate le vostre prese di posizione, provvederemo a rielaborare la convenzione 11-12 in collaborazione con le FFS. L'esito di questi lavori sarà sottoposto a inizio giugno 2010 al Consiglio di amministrazione delle FFS per approvazione. Prima delle vacanze estive il DATEC proporrà al Consiglio federale di sottoporre la convenzione sulle prestazioni Confederazione – FFS 2011-2012, il messaggio e i decreti federali sul limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS e sul credito d'impegno per quella delle ferrovie private relativi agli anni 2011-2012 all'approvazione del Parlamento federale. I progetti saranno esaminati dalle Camere nelle sessioni autunnale e invernale 2010, cosicché la convenzione e i decreti sul finanziamento possano entrare in vigore il 1° gennaio 2011.

---

<sup>2</sup> RS 742.120



N. registrazione/dossier: 631.1/2010-04-16/110

Restando a disposizione per eventuali domande sul contenuto del messaggio e della convenzione, vi ringraziamo sin d'ora per la collaborazione e porgiamo distinti saluti.

Ufficio federale dei trasporti

Dott. Max Friedli, Direttore

**Allegati:**

- Progetto del Messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria svizzera (FFS e ferrovie private) e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012<sup>3</sup>, compreso il progetto dei relativi decreti federali
- Progetto della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011-2012

**Copia (con allegati) p. c. a:**

- FFS SA, Direzione, Hochschulstrasse 6, 3000 Berna 65
- SG-DATEC, Bundeshaus Nord, 3003 Bern
- sfr/aa

**Copia per link interno (con allegati) a:**

- EDT, STU, MEP, dg, re, sn (tutti)

---

<sup>3</sup> La versione italiana è provvisoria e sarà rivista definitivamente prima della pubblicazione.

00.000

## **Messaggio**

**concernente il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS (FFS e ferrovie private) e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012**

---

del yx giugno 2010

---

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

- Revisione della Legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)
- Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011-2012
- Decreto federale concernente il limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) negli anni 2011-2012
- Decreto concernente il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private 2011-2012

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

xy giugno 2010

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione: Doris Leuthard  
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 dalla Confederazione e per i mezzi finanziari necessari a tale scopo per il 2011 e il 2012.*

*Con la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS per gli anni 2011 e 2012 (Convenzione FFS 11-12) la Confederazione e le FFS hanno convenuto per la quarta 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 mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS.*

*Per quanto concerne l'infrastruttura delle ferrovie private, alla luce delle esperienze perlopiù positive maturate con le FFS viene raggiunto in larga misura un allineamento del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS con quello dell'infrastruttura delle ferrovie private. Con il presente messaggio vengono definiti gli obiettivi per il credito d'impegno 2011-2012.*

*Con la Legge federale del 20 marzo 2009 sulla Riforma della ferrovia 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici; Revisione TP) sono state modificate le basi giuridiche per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Con la revisione della Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), entrata in vigore il 1° gennaio 2010, gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private vengono in larga misura armonizzati. Così, i processi per il controlling e il finanziamento dell'infrastruttura descritti nella Legge federale sulle ferrovie (LFerr) riveduta e nella nuova Ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF) valgono in ugual misura per le FFS e per le ferrovie private. Con il presente messaggio viene pertanto adottata per la prima volta, per gli obiettivi e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, una prospettiva unitaria per tutta la Svizzera.*

*La durata della quarta convenzione sugli obiettivi stipulata dal Consiglio federale con le FFS e degli accordi da stipulare con le ferrovie private è di soli due anni. In virtù della revisione dell'Ordinanza sulle finanze della Confederazione, decisa dal Consiglio federale il 5 dicembre 2008, emerge la necessità di adottare una soluzione transitoria per il finanziamento dell'infrastruttura negli anni 2011 e 2012. A partire dal 2013 il finanziamento dell'infrastruttura presso le FFS e le ferrovie private dovrà basarsi su periodi di ordinazione di quattro anni.*

*Negli obiettivi fissati per l'infrastruttura ferroviaria per il 2011 e il 2012 nonché nelle strutture e nel contenuto della Convenzione FFS 11-12 è cambiato poco rispetto al precedente periodo 2007-2010. A causa del maggior fabbisogno di mantenimento della qualità identificato in particolare nel caso dell'infrastruttura delle FFS, è aumentata la portata delle prestazioni del settore infrastruttura ordinate dalla Confederazione.*

*Per la copertura delle 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 alla manutenzione della qualità dell'infrastruttura – la Confederazione mette a disposizione per gli anni 2011 e 2012 un totale di 4'425 milioni di franchi. Di questi, 3'292 sono destinati all'infrastruttura delle FFS, 1'133 all'infrastruttura delle ferrovie private.*

*La maggior parte di questi fondi è costituita da contributi d'investimento (il 75 per cento per le SBB, il 65 per cento per le ferrovie private). Poiché sulle tratte delle ferrovie private, fatta eccezione per la rete della BLS AG, vengono effettuati pochi trasporti viaggiatori a lunga percorrenza e merci, i prezzi di ricavo medi dei tracciati sono inferiori in questo caso, per cui la quota dei ricavi d'esercizio è più alta in questo caso rispetto all'infrastruttura delle FFS.*

*Con i mezzi d'investimento a disposizione è possibile attuare, sia presso le FFS che presso le ferrovie private, unicamente le misure tassativamente necessarie per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura. Tenuto conto delle informazioni ottenute dall'audit della rete, i mezzi destinati al mantenimento della qualità per l'infrastruttura delle FFS sono state nettamente aumentati rispetto alla Convenzione 07-10.*

*Poiché il mantenimento della qualità dell'infrastruttura già esistente gode della massima priorità e tenuto conto delle misure necessarie per il risanamento delle finanze pubbliche (programma di consolidamento per gli anni 2011-2013), non è possibile aumentare ulteriormente i mezzi per gli investimenti di ampliamento rispetto al periodo 2007-2010 nonostante l'aumento della domanda di servizi di trasporto – né per l'infrastruttura delle FFS, né per quella delle ferrovie private.*

*Nonostante l'aumento di complessivi 332 milioni di franchi del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS, le direttive del programma di consolidamento per gli anni 2011-2013 vengono rispettate. Il maggior fabbisogno viene compensato nel modo seguente: negli anni 2011 e 2012 nelle finanze federali generali permangono mediamente 166 milioni di franchi derivanti dall'utile netto della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TPCP). Questi mezzi vengono impiegati per la copertura dei costi non coperti sostenuti dalla Confederazione in relazione con il traffico su strada. I mezzi federali resi così disponibili vengono impiegati per il limite di spesa destinato all'infrastruttura delle FFS negli anni 2011 e 2012. Se questa riduzione sarà limitata agli anni 2011 e 2012, nell'ottica attuale non è necessario alcun adeguamento del programma di costruzione dei progetti attualmente finanziati dal Fondo FTP (NFTA, collegamenti ad alta velocità della Svizzera orientale e occidentale, risanamento fonico).*

## Indice

<b>1 Principi</b>	<b>6</b>
1.1 Situazione iniziale	6
1.2 Contenuto del disegno	7
1.2.1 Struttura	7
1.2.2 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	8
1.2.3 Controlling del finanziamento infrastrutturale	11
1.2.3.1 Processo di controlling	11
1.2.3.2 Finanziamento dell'infrastruttura delle FFS	14
1.2.3.3 Finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private	15
1.3 Obiettivi 2011-2012 per l'infrastruttura ferroviaria	16
1.3.1 Garanzia di un elevato livello di sicurezza	17
1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete	17
1.3.3 Sfruttamento ottimale delle capacità disponibili	18
1.3.4 Miglioramento dell'interoperabilità	19
1.3.5 Aumento della produttività	20
1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012	21
1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione	21
1.4.2 Contenuto della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011-2012	24
1.4.3 Fabbisogno di mezzi per l'infrastruttura delle FFS 2011-2012	25
1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e la manutenzione	27
1.4.3.2 Fabbisogno di mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura	29
1.4.3.3 Fabbisogno di mezzi per ampliamenti	31
1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di mezzi rispetto alla Convenzione 07-10	33
1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate	34
1.5 Convenzioni sulle prestazioni per l'infrastruttura delle ferrovie private nel 2011-2012	35
1.5.1 Nuovo modello di finanziamento	35
1.5.2 Conduzione per obiettivi	36
1.5.3 Collaborazione tra la Confederazione e i Cantoni	37
1.5.4 Fabbisogno di mezzi	37
1.5.5 Finanziamento	38
1.5.6 Confronto tra fabbisogno di mezzi e mezzi disponibili	38
1.6 Consultazione dei Cantoni	40
<b>2 Spiegazioni relative ai decreti federali</b>	<b>41</b>
2.1 Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere	41
2.2 Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012	41
2.3 Decreto federale concernente il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012	41

2.4 Decreto federale concernente un credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere per gli anni 2011-2012	41
<b>3 Conseguenze</b>	<b>42</b>
3.1 Per la Confederazione	42
3.2 Conseguenze per i Cantoni e i comuni	42
3.3 Conseguenze per l'economia	43
3.4 Conseguenze per la politica regionale della Confederazione	43
3.5 Altre conseguenze	43
<b>4 Rapporto con il programma di legislatura</b>	<b>43</b>
<b>5 Aspetti giuridici</b>	<b>44</b>
5.1 Costituzionalità e legalità	44
5.2 Conciliabilità con gli impegni internazionali della Svizzera	44
5.3 Forma giuridica	44
5.4 Subordinazione al freno alle spese	45
5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi	45
<b>1 Rapporto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2007-2010 (non ancora disponibile)</b>	
<b>2. Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS per gli anni 2011 e 2012</b>	
<b>Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (disegno)</b>	
<b>Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012 (disegno)</b>	
<b>Decreto federale concernente il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012 (disegno)</b>	
<b>Decreto federale concernente un credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere per gli anni 2011-2012 (disegno)</b>	



## **Messaggio**

### **1 Principi**

#### **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 già 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 il Consiglio federale fissa gli obiettivi per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private finanziata, rispettivamente cofinanziata dalla Confederazione. Al contempo, essa sottopone alle Camere federali delle decisioni concernenti

- l'approvazione degli obiettivi fissati in una convenzione sulle prestazioni delle FFS per gli anni 2011-2012 (Convenzione 11-12)
- <sup>poiché</sup> l'approvazione dei mezzi finanziari necessari per il raggiungimento degli obiettivi 2011-2012 (limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS, credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private).

#### **Soluzione transitoria biennale**

La durata della quarta convenzione sulle prestazioni negoziata tra il Consiglio federale e le FFS è di soli due anni. Il motivo di tale durata abbreviata è costituito da una modifica, decisa il 5 dicembre 2008 dal Consiglio federale, dell'Ordinanza sulle finanze della Confederazione (OFC, RS 611.01). Questa modifica ha lo scopo di garantire che le decisioni finanziarie pluriennali e periodiche di notevole portata, tra le quali rientra indubbiamente il limite di spesa rispettivamente il credito d'impegno per l'infrastruttura ferroviaria, vengano presentate alle Camere federali sempre all'inizio di una nuova legislatura. Al fine di eliminare la sfasatura dei cicli relativi ai limiti di credito per l'infrastruttura ferroviaria e i periodi di legislatura per la prossima scadenza possibile, si impone la necessità di trovare una soluzione transitoria per il finanziamento dell'infrastruttura negli anni 2011 e 2012 attraverso una convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS, la cui durata è fissata eccezionalmente a soli due anni.

Poiché secondo l'articolo 8 capoverso 1 LFFS la durata della Convenzione è di quattro anni, il Consiglio federale richiede, per l'attuazione di questa soluzione transitoria basata su Convenzione biennale, l'inserimento nella LFFS di un'apposita disposizione transitoria.

In futuro il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private dovrà basarsi unitariamente su periodi di ordinazione di quattro anni.

Poiché il periodo 2011-2012 rappresenta una fase di transizione, la Convenzione FFS 11-12 si orienta fondamentalmente alla Convenzione 07-10. Per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private il passaggio dall'ordinazione annuale finora adottata, in parte in collegamento con convenzioni sugli investimenti spesso riferite a singoli oggetti, a un finanziamento biennale dei programmi, rappresenta un importante passo nella preparazione in vista del completo allineamento, perseguito a partire dal 2013, al sistema di finanziamento

dell'infrastruttura delle FFS con convenzioni sulle prestazioni della durata di quattro anni.

### **Revisione dei decreti sui trasporti pubblici**

Con la Legge federale sulla Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici; Revisione TP) del 20 marzo 2009 le basi giuridiche per il finanziamento del trasporto pubblico di viaggiatori (ora contenute nella legge sul trasporto viaggiatori, LTV<sup>1</sup>) sono state separate da quelle relative al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Con la revisione della Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)<sup>2</sup>, entrata in vigore il 1° gennaio 2010, gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS e delle ferrovie private sono state in larga misura armonizzate. Così, i processi di controlling del finanziamento dell'infrastruttura descritti nella legge sulle ferrovie (LFerr)<sup>3</sup> riveduta nonché nella nuova Ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF)<sup>4</sup> valgono in ugual misura per le FFS e le ferrovie private. Quale differenza essenziale rimane – in deroga al principio generale di cui all'articolo 49 capoverso 1 LFerr, secondo cui la Confederazione e i Cantoni finanziano congiuntamente l'infrastruttura ferroviaria – il fatto che l'intera infrastruttura ferroviaria delle FFS sarà finanziata anche in futuro, in virtù dell'articolo 49 capoverso 3 LFerr, dalla sola Confederazione.

Con il presente messaggio viene adottata pertanto per la prima volta una prospettiva unitaria a livello svizzero per le convenzioni sugli obiettivi e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Fino all'entrata in vigore del nuovo regolamento dell'infrastruttura ferroviaria e della divisione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni, previsti nell'ambito di un'ulteriore tappa della riforma delle ferrovie, sono tuttavia ancora necessarie decisioni separate per le FFS e le ferrovie private per quanto concerne il finanziamento dell'infrastruttura. In virtù dell'articolo 8 capoverso 4 LFFS (in relazione con la disposizione transitoria richiesta contenuta nell'articolo 26a LFFS), il Consiglio federale chiede per l'infrastruttura delle FFS un limite di spesa armonizzato con l'ordinazione di infrastruttura prevista dalla convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012. Per il finanziamento dell'esercizio e gli investimenti nell'infrastruttura delle ferrovie private viene richiesto un credito d'impegno per lo stesso periodo.

## **1.2 Contenuto del disegno**

### **1.2.1 Struttura**

Dal punto di vista contenutistico, il disegno è strutturato in cinque capitoli principali.

A titolo introduttivo viene illustrato dettagliatamente il processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura (paragrafo 1.2.3.1). La concezione comune del fatto che il termine controlling non è sinonimo di controllo, ma comprende invece un ciclo a circuito chiuso per una conduzione orientata agli obiettivi, è tassativamente necessaria al fine di chiarire le responsabilità dei servizi coinvolti.

<sup>1</sup> Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (Legge sul trasporto di viaggiatori, LTV), SR 745.1.

<sup>2</sup> Legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), RS 742.31.

<sup>3</sup> Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (LFerr), RS 742.101.

<sup>4</sup> Ordinanza del 4 novembre 2009 sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF), RS 742.120.

In una seconda parte (paragrafo 1.3) vengono illustrate con maggior 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 dell'attività di investimento delle ferrovie.

Il concetto per una conduzione delle FFS orientata agli obiettivi e il contenuto della Convenzione 11-12, in particolare le modifiche rispetto alla Convenzione 07-10 e il finanziamento del fabbisogno aggiuntivo di mezzi, sono invece descritti al paragrafo 1.4.

Alla descrizione delle innovazioni nel settore del finanziamento delle ferrovie private e del fabbisogno di mezzi denunciato dai gestori dell'infrastruttura è dedicato infine il paragrafo 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<sup>5</sup> separare a livello contabile e organizzativo il settore infrastruttura che dà diritto a un'indennità dai settori del traffico viaggiatori e merci e presentare cosiddetti conti settoriali.

### **Il prezzo dei tracciati quale strumento di finanziamento dell'infrastruttura**

Il settore infrastruttura riceve un'indennità per l'utilizzo dell'infrastruttura, il cosiddetto prezzo dei tracciati. Quest'ultimo è composto da un prezzo minimo, pari ai costi marginali standard (ossia ai costi marginali di una tratta dotata di moderni impianti di sicurezza automatizzati), più un contributo di copertura per i costi fissi dell'infrastruttura. Questi prezzi sono fissati dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Solo i prezzi per le prestazioni supplementari (cfr. l'art. 22 OARF<sup>6</sup>) possono essere fissati dagli stessi gestori dell'infrastruttura. Le condizioni quadro attualmente vigenti nel settore 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 del trasferimento del traffico per il traffico merci transalpino e l'approvvigionamento di base nel settore del traffico viaggiatori, al momento è praticamente impossibile alzare i prezzi. Al contrario, i prezzi dei tracciati dei trasporti di merci sono stati addirittura ridotti a partire dal 1° gennaio 2010. Nel novembre del 2009 il Consiglio federale ha deciso di rinunciare alla riscossione di un contributo di copertura superiore al prezzo minimo nel traffico merci. Questo adeguamento intende sgravare in particolare il traffico a carro completo. Le minori entrate per i gestori dell'infrastruttura dovute alla riduzione del prezzo dei tracciati vengono compensate attraverso l'aumento corrispondente delle indennità per l'esercizio dell'infrastruttura.

A seguito della crescente domanda e dei migliori risultati che presumibilmente ne deriveranno per il traffico a lunga distanza, dal cambio d'orario del 12 dicembre 2010 il contributo di copertura di questo settore potrà invece essere aumentato dall'8% al 12% dei ricavi. Per le tratte interessate aumentano di conseguenza i ricavi

<sup>5</sup> L'UFT può dispensare le ferrovie a scartamento ridotto e le imprese ferroviarie minori da tale obbligo ai sensi dell'art. 64 cpv. 1 LFerr.

<sup>6</sup> Ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF), RS 742.122

dei prezzi di tracciato per i gestori dell'infrastruttura (FFS, BLS Netz AG, Thurbo) e diminuiscono i costi non coperti da indennizzare. Nel traffico regionale oggetto di ordinazione (TRV) il contributo di copertura ammonta attualmente al 13% dei ricavi.

Con i ricavi dei prezzi di tracciato è possibile coprire circa un quarto delle spese totali per l'esercizio, la manutenzione e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Considerati i pagamenti di compensazione della divisione Immobili (150 mio. di franchi all'anno) e altre entrate, FFS Infrastruttura può coprire complessivamente più della metà dei costi operativi e di manutenzione. Per quanto concerne l'infrastruttura delle ferrovie private, la percentuale media di copertura dei costi è del 25% circa.

#### **Ordinazione di prestazioni nel settore infrastruttura**

Poiché un'infrastruttura ferroviaria sicura ed efficiente costituisce un importante vantaggio competitivo per l'economia svizzera ed è dunque decisiva per la prosperità economica del paese, la Confederazione commissiona alle FFS nonché insieme ai Cantoni alle ferrovie private l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

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

I mezzi necessari per gli investimenti destinati al mantenimento della qualità degli impianti esistenti e per gli adeguamenti al livello della tecnica come pure per coprire le esigenze in materia di trasporti<sup>7</sup> (p.es. aumento delle sezioni di blocco, prolungamenti di marciapiedi, tratte a doppio binario) sono versati alle imprese ferroviarie in due modi diversi e sono pure a carico del budget ordinario. Da un lato gli oneri di ammortamento sono compensati mediante contributi a fondo perso; dall'altro, per le esigenze di 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 minore del totale degli ammortamenti. Questi mutui sono pertanto assimilabili a capitale proprio.

#### **Sviluppo degli strumenti di finanziamento**

Nel caso delle FFS, dal 1999 i contributi d'esercizio e d'investimento vengono decisi sulla base della pianificazione a medio termine e del piano d'investimento a medio termine e fissati in convenzioni sulle prestazioni della durata di quattro anni. Il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private avveniva finora sulla base di convenzioni sul finanziamento annuali – di regola congiuntamente da parte della

<sup>7</sup> cfr. art. 3 cpv. 3 LFFS.

Confederazione e dei Cantoni. In alcuni Cantoni, il finanziamento degli investimenti nel settore infrastruttura avveniva, analogamente al sistema previsto dalla Convenzione FFS, sulla base di convenzioni sul finanziamento di programmi, mentre in altri Cantoni venivano stipulate, per progetti di maggiore portata, convenzioni separate sul finanziamento per oggetto. Le conseguenze della revisione della legge, entrata in vigore il 1° gennaio 2010, sul finanziamento delle ferrovie private sono illustrate separatamente ai paragrafi 1.2.3.3 e 1.5.

La costruzione e l'esercizio delle centrali per la produzione della corrente elettrica destinata alle ferrovie e le linee di trasporto di elettricità non fanno parte dell'ordinazione dell'infrastruttura. In virtù dell'articolo 62 capoverso 3 LFFS, tali impianti non devono generare costi non coperti. In altre parole, gli investimenti e l'esercizio devono essere autofinanziati.

### **Finanziamenti speciali**

Mentre il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria esistente ha luogo attingendo agli stanziamenti generali richiesti con il presente messaggio (cosiddetto finanziamento ordinario dell'infrastruttura), gli ampliamenti della rete vengono in genere finanziati attraverso finanziamenti 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 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>8</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 il soddisfacimento dei requisiti fissati dalla 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 accessorie (p.es. l'innalzamento completo dei bordi dei marciapiedi) con i mezzi di finanziamento ordinari.

Non sono oggetto di un finanziamento straordinario ai sensi della LDis le misure di ristrutturazione nelle stazioni che da qui al 2023 eseguiranno programmi di rinnovo, ad esempio adeguamenti a requisiti di capacità o di sicurezza più restrittivi. Questi costi devono essere interamente coperti attingendo ai mezzi di finanziamento ordinario.

<sup>8</sup> BBl 2003 8115; Cfr. anche: Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis), RS 151.3

## 1.2.3 Controlling del finanziamento infrastrutturale

### 1.2.3.1 Processo di controlling

Al Capitolo 6 della LFerr sono fissati i principi, i requisiti, l'offerta di prestazioni e la procedura di ordinazione nonché la ripartizione finanziaria del finanziamento dell'infrastruttura tra la Confederazione e i Cantoni.

A livello di ordinanza vengono quindi concretizzate le disposizioni concernenti il finanziamento dell'infrastruttura dell'Ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF<sup>9</sup>).

L'OCFIF armonizza in larga misura gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private e delle FFS (convenzioni sulle prestazioni di durata pluriennale). La base è costituita in questo contesto da una concezione unitaria del controlling.

#### Concezione del controlling

Il verbo «to control» viene spesso tradotto con «controllare». In realtà, il termine inglese ha un'accezione ben più ampia, secondo cui il concetto di «controlling», utilizzato come sinonimo, è inteso come padronanza, conduzione, pilotaggio, regolamentazione di processi.

Anche nella conduzione dell'amministrazione trova applicazione una concezione diffusa del concetto di controlling. Secondo l'articolo 21 dell'Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione<sup>10</sup>, il controlling è inteso come strumento di direzione che consente di incidere continuamente sui processi di conseguimento degli obiettivi a tutti i livelli, ossia come concetto di direzione e di conduzione globale.

Il processo di controlling per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria definito nell'OCFIF (articolo 13) si basa a sua volta su un'ampia concezione dell'attività di controlling. All'interno di quest'ultima, controlling significa conduzione orientata agli obiettivi e agli incentivi dell'intero processo di ordinazione dell'offerta di prestazioni.

L'articolo 1 della Legge federale sugli aiuti finanziari e le indennità (Legge sui sussidi, LSu<sup>11</sup>) 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> Ordinanza del 4 novembre 2009 sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF), **RS 742.120**.

<sup>10</sup> Ordinanza del 25 novembre 1998 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA), **RS 172.010.1**

<sup>11</sup> Legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (Legge sui sussidi, LSu), **RS 616.1**

## Il processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura

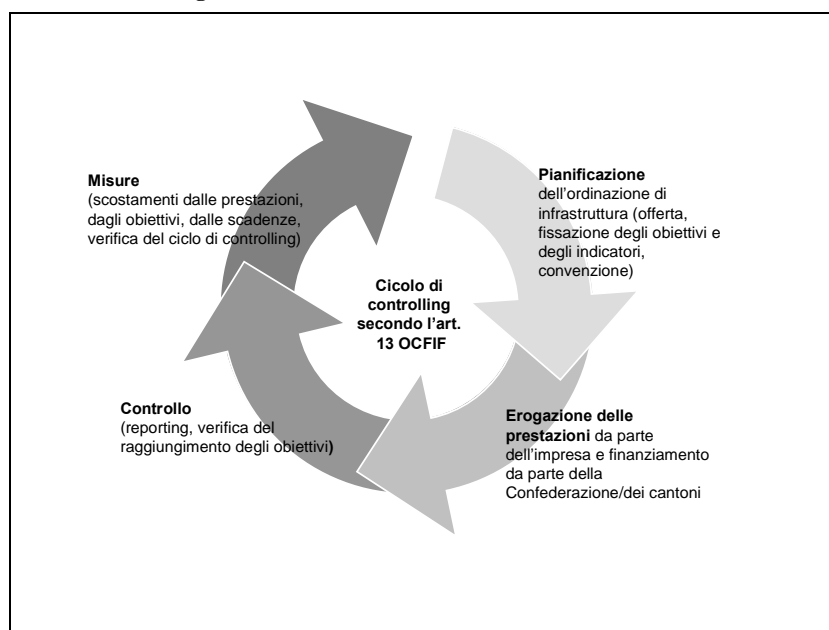
Il processo di controlling così com'è definito all'articolo 13 OCFIF è inteso come ciclo a circuito chiuso diretto dall'UFT in qualità di committente. Nel caso dei tracciati ordinati congiuntamente, vengono coinvolti anche i Cantoni partecipanti.

La concezione del controlling dell'UFT presiede all'intero processo di ordinazione delle prestazioni, in particolare:

- alla pianificazione dell'ordinazione dell'infrastruttura e della convenzione sul finanziamento;
- al resoconto sull'erogazione delle prestazioni da parte dell'impresa di trasporto ferroviaria;
- alla verifica dell'erogazione delle prestazioni e del conseguimento degli obiettivi;
- all'adozione di misure in caso di scostamenti.

*Immagine 1:*

### Ciclo 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 per un determinato periodo vengano considerati per il periodo successivo e consentano di apportare eventuali adeguamenti.

La pianificazione dell'ordinazione di infrastruttura si basa sulla pianificazione finanziaria della Confederazione, rispettivamente dei Cantoni e le offerte vincolanti delle imprese di trasporto 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 gli scostamenti dei piani attuali (art. 19 OCFIF). I requisiti fissati per il piano a medio termine sono descritti con maggior dettaglio nell'Ordinanza del DFTCE sulla contabilità delle imprese di trasporto concessionarie (OCITC<sup>12</sup>).

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 con i committenti dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto coinvolti (UFT e Cantoni interessati).

Quale risultato della pianificazione viene stipulata una convenzione sul finanziamento (art. 20 OCFIF) sulla cui base 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 unitari. Le imprese di trasporto ferroviarie orientano le loro attività operative agli obiettivi qualitativi e quantitativi fissati. Le aziende sono direttamente responsabili del raggiungimento di questi obiettivi. Le convenzioni sugli obiettivi devono essere basate su basi unitarie per tutte le imprese di trasporto 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 aziende.

In virtù dell'articolo 22 OCFIF, le aziende presentano regolarmente (ossia almeno semestralmente) un rapporto scritto 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 la cadenza del rendiconto e della conduzione interna all'azienda. Il rendiconto viene integrato da uno scambio di informazioni regolare tra il committente e l'azienda ferroviaria.

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

Nell'ambito del controllo da parte dell'UFT vengono analizzati i rapporti delle aziende. In questo contesto viene operato un confronto tra la situazione effettivamente esistente e gli obiettivi da raggiungere, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi qualitativi e quantitativi concordati. L'UFT analizza gli scostamenti esistenti, fornisce raccomandazioni per eventuali adeguamenti e fissa all'occorrenza delle misure correttive da adottare.

<sup>12</sup> Ordinanza del DFTCE del 18 dicembre 1995 sulla contabilità delle imprese di trasporto concessionarie (OCITC), **RS 742.221**.



In base all'articolo 22 OCFIF capoverso 4, 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**

#### **Esperienze fatte con le precedenti convenzioni sulle prestazioni stipulate con le FFS**

In linea di massima lo strumento della convenzione sulle prestazioni ha dato ottima prova per la conduzione del finanziamento infrastrutturale delle FFS. La conduzione tramite la convenzione sulle prestazioni dà ad ambo le parti sicurezza nella pianificazione e flessibilità. La sicurezza nella pianificazione è garantita nella misura in cui è definito il limite di spesa valido per quattro anni; la flessibilità è aumentata prima della negoziazione della Convenzione, poiché i mezzi a disposizione per un periodo di ordinazione vengono suddivisi tra contributi d'esercizio e contributi di investimento solo al momento della stipulazione della Convenzione. Grazie alla conduzione per obiettivi utilizzata al posto di un'ordinazione dettagliata di singole prestazioni e progetti, il settore infrastruttura delle FFS può decidere in larga misura liberamente in merito all'impiego dei mezzi stanziati dalla Confederazione. Inoltre, essa può disporre di eventuali utili realizzati e impiegare questi mezzi nell'anno successivo per ulteriori misure di manutenzione o ulteriori investimenti nell'infrastruttura.

Dall'estensione dei margini decisionali delle imprese operata con la riforma delle ferrovie 1999, la Direzione generale e il Consiglio d'amministrazione delle FFS sono responsabili del raggiungimento degli obiettivi concordati. Poiché gli obiettivi e i ricavi d'esercizio concordati sulla base della pianificazione a medio termine delle FFS non possono essere semplicemente modificati a posteriori nel corso della durata della convenzione sugli obiettivi – ad esempio a fronte di ricavi modesti relativi ai prezzi dei tracciati o al traffico merci o di un aumento dei prezzi delle materie prime – la qualità delle pianificazioni aziendali delle FFS riveste un'importanza fondamentale.

Nel corso delle precedenti convenzioni sulle prestazioni, la certezza della pianificazione finanziaria non ha sempre potuto essere completamente garantita da parte della Confederazione. Negli anni passati, infatti, esigenze di politica delle finanze hanno portato a delle riduzioni dei contributi assicurati nelle convenzioni. Il limite di spesa per la Convenzione 03-06, originariamente fissato a circa 6,025 miliardi di franchi, è stato ridotto nell'ambito dei programmi di sgravio 03 e 04 a circa 5,6 miliardi di franchi, rendendo necessario un adeguamento della Convenzione 03-06.<sup>13</sup> Nel corso della Convenzione 07-10 già nel primo anno (2007) sono stati versati, in seguito a un blocco del credito deciso dal Consiglio federale, 14,4 milioni di franchi in meno. D'altra parte, nell'ambito della seconda fase di misure congiunturali di stabilizzazione 2009<sup>14</sup> sono stati tuttavia concessi anche 150 milioni di franchi aggiuntivi a titolo di promozione della congiuntura per l'infrastruttura delle FFS.

<sup>13</sup> Cfr. anche il resoconto delle FFS sulla convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2007-2010 nell'Allegato 1.

<sup>14</sup> Messaggio dell'11 febbraio 2009 concernente la seconda fase di misure congiunturali di stabilizzazione: aggiunta la al preventivo 2009 e ulteriori misure (FF 2009 823)

La fissazione definitiva dei contributi d'esercizio e d'investimento per un periodo di tempo di più anni favorisce una gestione parsimoniosa delle risorse a disposizione e crea degli incentivi al miglioramento della produttività aziendale. L'elevata flessibilità nell'impiego dei mezzi offre alle FFS – diversamente dal sistema di finanziamento valido sino alla fine del 2009 per le ferrovie private – ampi margini di manovra per un'ottimizzazione dei costi per l'intera durata di vita degli impianti («ottimizzazione del life-cycle-cost»).

Il Controllo federale delle finanze (CFF) ha rivisto il processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura delle FFS nel 2008, identificando in questo contesto un certo potenziale di ottimizzazione. Tutte le raccomandazioni dell'UFT per il miglioramento dell'efficacia della conduzione contenute nel rapporto finale<sup>15</sup> possono essere attuate solo grazie all'ancoraggio del processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura nella nuova ordinanza OCFIF (cfr. paragrafo 1.2.3) con la presente convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS per gli anni 2011 e 2012.

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

Nel caso dell'infrastruttura delle FFS, dal 1999 i contributi d'esercizio e d'investimento vengono fissati, sulla base del piano a medio termine e del piano d'investimento a medio termine, in una convenzione sulle prestazioni che copre un periodo di quattro anni. Finora, invece, il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private si basava su crediti d'impegno pluriennali (limiti di credito) per gli aiuti agli investimenti ai sensi dell'articolo 56 LFerr nonché su indennità concordate su base annua (contributi d'esercizio, mezzi d'ammortamento). Poiché per le indennità non esisteva né un credito d'impegno, né un limite di spesa, la Confederazione poteva stipulare finora unicamente convenzioni sul finanziamento di durata annuale.

Au eccezione dei tracciati d'importanza nazionale, le prestazioni vengono ordinate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni. Sono considerate parte dell'infrastruttura nazionale, oltre alle tratte delle FFS:

- le tratte Thun–Spiez–Interlaken, Spiez–Lötschberg–Briga/Raron e Lengnau–Moutier della BLS;
- la tratta Lichtensteig–Wattwil–Ebnet-Kappel della SOB (originariamente delle FFS);
- la tratta Lucerna–Interlaken della ZB (originariamente delle FFS);
- l'infrastruttura delle Basler Hafengebäuden HBS e HBL
- le tratte Weil am Rhein Confine–Basilea Badischer Bahnhof–Basilea Rheinbrücke/– Riehen confine/–Grenzach confine nonché Erzingen confine–Sciaffusa–Thayngen confine della Deutsche Bahn.

In alcuni Cantoni, il finanziamento degli investimenti infrastrutturali è avvenuto, analogamente al sistema previsto dalla Convenzione con le FFS, sulla base di convenzioni sul finanziamento dei programmi, mentre negli altri Cantoni per i progetti di vasta portata sono state stipulate di volta in volta convenzioni separate sul finanziamento per oggetto.

<sup>15</sup> [www.efk.admin.ch/pdf/8102BE\\_Controlling\\_LV\\_def\\_Website.pdf](http://www.efk.admin.ch/pdf/8102BE_Controlling_LV_def_Website.pdf)

### **Credito d'impegno con convenzioni sulle prestazioni al posto del decimo credito quadro con finanziamenti per oggetto**

L'articolo 61a della vecchia LFerr, che costituiva la base giuridica per il credito quadro pluriennale limitato agli aiuti all'investimento, è stato abrogato con la Revisione TP. Il nono credito quadro si estingue alla fine del 2010. A partire dal 2011 si renderà pertanto tassativamente necessario un nuovo finanziamento per l'infrastruttura delle ferrovie private. In virtù delle esperienze positive maturate con il sistema delle convenzioni nel finanziamento dell'infrastruttura delle FFS (cfr. a questo proposito il paragrafo 1.2.3.2), il Consiglio federale ha creato con l'OCFIF le basi necessarie per un'armonizzazione. Nel concreto, ciò significa che al posto di un decimo credito quadro per gli aiuti agli investimenti verrà ora richiesto in via innovativa un credito d'impegno biennale per il finanziamento di tutta l'infrastruttura delle ferrovie private. Tutti i versamenti – contributi d'esercizio e d'investimento, ossia indennità per la copertura delle spese d'esercizio scoperte e dei costi per ammortamenti nonché prestiti senza interessi condizionatamente rimborsabili – verranno finanziati attraverso questo credito d'impegno. Il credito d'impegno costituisce il presupposto giuridico<sup>16</sup> per la stipulazione di convenzioni pluriennali sulle prestazioni. Per gli anni 2011 e 2012, grazie ad esso sarà possibile stipulare – analogamente a quanto fatto con le FFS – anche convenzioni sulle prestazioni di durata biennale. A differenza dalla convenzione stipulata con le FFS, le convenzioni sulle prestazioni si limitano in questo caso all'ordinazione dell'infrastruttura e non contengono obiettivi strategici di carattere generale per le imprese.

Come già illustrato al paragrafo 1.1, gli anni 2011 e 2012 costituiscono una fase di transizione. Per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private, il passaggio dall'ordinazione annuale alla convenzione sulle prestazioni di durata biennale con finanziamento dei programmi rappresenta un importante passo preparatorio in vista dell'allineamento al sistema di finanziamento dell'infrastruttura delle FFS con convenzioni quadriennali sulle prestazioni, perseguita per il 2013.

### **1.3 Obiettivi 2011-2012 per l'infrastruttura ferroviaria**

È incontestata l'importanza di un'infrastruttura ferroviaria estesa, performante e sicura per il successo dell'economia svizzera e la concorrenza internazionale tra piazze economiche. Essa costituisce il presupposto affinché una percentuale possibilmente elevata del traffico merci e viaggiatori possa svolgersi in modo ecologicamente sostenibile su rotaia.

Dall'obiettivo sovraordinato del soddisfacimento efficiente ed ecologicamente sostenibile delle crescenti esigenze di mobilità, nell'ottica della Confederazione è possibile derivare – sia per le FFS che per le ferrovie - la seguente finalità per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria svizzera:

garantire un esercizio e una manutenzione sicuri, affidabili e adeguati alle esigenze del traffico viaggiatori e merci dell'infrastruttura esistente.

Da questo obiettivo di carattere generale è possibile derivare diversi obiettivi parziali che saranno illustrati di seguito con maggior dettaglio. In questo contesto occorre sempre tenere presente che l'infrastruttura ferroviaria non può mai essere fine a sé

<sup>16</sup> Cfr. l'articolo 21 della Legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC), RS 611.0).

stessa, ma deve essere adattata in modo possibilmente ottimale al traffico che si svolge su di essa.

All'ordinazione dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria svizzera per gli anni 2011 e 2012, la Confederazione collega nel concreto l'aspettativa che vengano raggiunti i seguenti obiettivi:

- garanzia di un elevato livello di sicurezza;
- garanzia dell'efficienza della rete;
- sfruttamento ottimale delle capacità disponibile;
- miglioramento dell'interoperabilità;
- aumento della produttività.

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

Il Consiglio federale si aspetta che le imprese ferroviarie mantengano invariato il livello di sicurezza esistente nel traffico ferroviario svizzero. Tenuto conto di ciò che è economicamente e finanziariamente sostenibile, si tratta di tenere conto dell'evoluzione tecnologica e del potenziale di pericolo esistente per mezzo di opportune misure.

#### **Obiettivi di sicurezza**

Il Consiglio federale si aspetta che i gestori dell'infrastruttura adottino misure idonee a ridurre la probabilità di evento e il danno potenziale dei rischi eccessivi riconosciuti. In questo contesto si tratta soprattutto di raggiungere le seguenti finalità: – È garantita un'elevata protezione contro le collisioni e i deragliamenti di treni.

- Il livello di sicurezza nelle gallerie ferroviarie esistenti è aggiornato all'ultimo stato della tecnica riconosciuto.
- I programmi di risanamento dei passaggi a livello devono essere portati avanti in modo che alla fine del 2014 tutti i passaggi a livello siano conformi alla legge.
- La sicurezza nell'accesso ai marciapiedi e su di essi viene aumentata nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e di nuova costruzione.
- I rischi derivanti da siti contaminati e incidenti sono ridotti in misura tale da soddisfare le condizioni fissate dalla Confederazione.

Insieme all'ordinazione di infrastruttura, viene concordato in modo vincolante con le imprese di trasporto ferroviarie – con le FFS nella Convenzione 11-12, con le ferrovie private con le convenzioni sul finanziamento per il 2011-2012 ancora da stipulare - il raggiungimento di questi obiettivi. Inoltre, le imprese si impegnano ad applicare un ampio sistema di gestione della sicurezza (SGS) e della qualità. L'UFT verifica, nell'ambito della sua vigilanza sulla sicurezza, la funzionalità dei SGS.

### **1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete**

#### **Dimensionamento ottimale della rete**

L'affidabilità e la capacità di prestazione della rete ferroviaria rivestono un'importanza particolare ai fini del raggiungimento degli obiettivi della politica

svizzera dei trasporti. Si tratta in primo luogo di assicurare che il dimensionamento degli impianti sia orientato alle esigenze dei clienti, ossia delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) nel traffico viaggiatori e merci.

Il presupposto fondamentale a questo scopo è costituito da uno scambio regolare tra i gestori dell'infrastruttura e i loro clienti. In questo contesto occorre garantire che tutte le ITF dispongano delle stesse possibilità di informazione e di influenza per quanto riguarda la pianificazione dell'infrastruttura. Per questo motivo, i gestori dell'infrastruttura devono strutturare i loro processi di pianificazione del dimensionamento dei tracciati e degli impianti in modo da consentire alle ITF che utilizzano regolarmente la relativa rete o i relativi impianti (traffico viaggiatori a lunga percorrenza, traffico merci) di avanzare le proprie richieste senza discriminazioni. Si tratta pertanto di garantire, per mezzo di misure organizzative, che il coinvolgimento istituzionalizzato delle ITF nei processi di progettazione dell'infrastruttura – oggi di regola limitate unicamente alle proprie ITF – sia aperto anche alle altre ITF che hanno accesso alla rete.

Una responsabilità particolare dei gestori dell'infrastruttura riguarda in questo contesto la considerazione delle esigenze del traffico merci. Perché diversamente da quanto avviene nel traffico viaggiatori ordinato e su concessione, i futuri sviluppi dell'offerta nel traffico merci sono più difficili da prevedere a causa degli orizzonti di pianificazione tendenzialmente brevi delle ITF (durate dei contratti più limitate) e del libero accesso al mercato.

Tra i compiti dei gestori dell'infrastruttura rientra in particolare la verifica del dimensionamento e della dotazione in funzione del fabbisogno degli impianti nell'accesso alla ferrovia (traffico viaggiatori e merci).

#### **Elevata disponibilità della rete**

Ai fini dell'efficienza della rete, oltre a un adeguato dimensionamento degli impianti risulta decisiva la disponibilità di questi ultimi. Un compito importante e complesso dei gestori dell'infrastruttura consiste pertanto nel mantenere l'impatto dei guasti sullo svolgimento dell'esercizio a un livello sostenibile, nonostante l'aumento del grado di sollecitazione della rete. Per concretizzare il raggiungimento di questo obiettivo, nelle convenzioni sul finanziamento vengono concordati con i gestori dell'infrastruttura valori obiettivo relativi al numero massimo di guasti o ai minuti di ritardo provocati dai gestori dell'infrastruttura.

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

La Confederazione collega al suo impegno nel finanziamento dell'esercizio dell'infrastruttura e degli investimenti la richiesta che le capacità disponibili dei tracciati e dei nodi della rete ferroviaria siano sfruttate in modo possibilmente ottimale. Anche il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento nel traffico merci transalpino è importante ai fini di uno sfruttamento ottimale della capacità. Affinché questo obiettivo possa essere raggiunto, viene assegnata un'importanza particolare all'elaborazione dell'orario ferroviario annuale e all'assegnazione dei tracciati disponibili.

#### **Garanzia di un'assegnazione dei tracciati indipendente delle capacità**

L'articolo 9a LFerr impone alle imprese di trasporto ferroviarie di garantire un accesso indiscriminato all'infrastruttura. Un importante processo ai fini del rispetto

di questa norma di legge è costituito dall'assegnazione dei tracciati disponibili alle ITF. Poiché le imprese di trasporto ferroviarie integrate che gestiscono sia infrastruttura che servizi di trasporto viaggiatori o merci presentano un potenziale di discriminazione intrinseco, le FFS, nel 2006 la BLS e la SOB hanno deciso di costituire insieme all'UTP la Traccia Svizzera SA e di incaricarla dell'assegnazione operativa dei tracciati. A quest'azienda aderiscono le tre imprese di trasporto ferroviarie citate nonché l'UTP con una quota pari rispettivamente al 25 per cento ciascuna e un seggio nel consiglio d'amministrazione, composto con il presidente da cinque membri. Al momento resta tuttavia ancora aperto se questa soluzione consenta effettivamente di soddisfare anche i requisiti di indipendenza, trasparenza e assenza di discriminazioni stabiliti dall'UE nell'assegnazione delle capacità. Secondo l'articolo 6 capoverso 3 della Direttiva 91/440 CE<sup>17</sup> nella versione della Direttiva 2001/12/CE articolo 4 capoverso 2<sup>18</sup> nonché secondo l'articolo 14 capoverso 2 della Direttiva 2001/14/CE<sup>19</sup>, l'assegnazione dei tracciati deve essere operata da un servizio che non eroga direttamente prestazioni di trasporto ferroviario ed è indipendente dalle imprese di trasporto ferroviarie sotto il profilo giuridico, organizzativo e delle sue decisioni. Per questo motivo, il Consiglio federale sottoporrà (presumibilmente nell'autunno del 2010) alle Camere federali, nell'ambito della seconda fase della riforma delle ferrovie 2, una proposta per l'adozione dei primi due pacchetti ferroviari dell'UE nell'*acquis* dell'accordo sui trasporti terrestri.

Affinché La Traccia Svizzera SA possa svolgere al meglio i compiti che le sono stati affidati nel campo dell'assegnazione dei tracciati in base all'attuale divisione dei compiti – e i gestori dell'infrastruttura possano rispettare al meglio i propri obblighi di legge – essa deve poter fare affidamento sul fatto di ricevere dai gestori dell'infrastruttura tutte le basi necessarie a questo scopo.

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 anche le cosiddette direttive sull'interoperabilità<sup>20</sup> per il sistema ferroviario transeuropeo (traffico ad alta velocità e sistemi convenzionali). Queste direttive hanno lo scopo di creare a livello europeo un sistema ferroviario armonizzato sotto il profilo tecnico e gestionale che consenta un traffico libero e sicuro in tutto il continente. Quest'operabilità 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

<sup>17</sup> Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GU) n. L 237 del 24.8.1991, p.25

<sup>18</sup> GU L 75 del 15.3.2001, p. 1

<sup>19</sup> GU L 75 del 15.3.2001, p. 29

<sup>20</sup> Direttive 96/48/CE, GU L 235 del 17.9.1996, p. 6 nonché Direttiva 2001/16/CE, GU L 110 del 20.4.2001, p. 1.

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.

#### **Migrazione dei sistemi di sicurezza dei treni verso ETCS (European Train Control System)**

Importante per l'interoperabilità è la migrazione dai sistemi di sicurezza dei treni attuali (SIGNUM / ZUB) verso il sistema standard europeo ETCS. Questo sistema trova ormai applicazione in quasi tutti i paesi europei e in particolare in misura più diffusa sulle nuove tratte olandesi, belghe e italiane. In Svizzera dal 2007 con ETCS Level 2 vengono gestite con un grado di affidabilità molto elevato la tratta di nuova costruzione di Ferrovia 2000 Mattstetten – Rothrist e la tratta di base del Lötschberg. Affinché ETCS possa esplicare la massima efficacia, i sistemi di sicurezza dei treni già esistenti devono essere sostituiti il più rapidamente possibile da componenti ETCS. La strategia di migrazione per la sicurezza dei treni delle ferrovie svizzere a scartamento normale definita dall'UFT si basa sul fatto che l'interoperabilità viene promossa nell'ambito dei programmi di rinnovo e di ampliamento. A questo scopo, a partire dal 2011 i sistemi di sicurezza dei treni già esistenti dal lato dei tracciati, SIGNUM 121 verranno sostituiti da EuroZUB ed EuroSignum quali sistemi di sicurezza dei treni.

#### **Sostituzione del sistema radio analogico con GSM-R**

Un altro importante passo nella promozione dell'interoperabilità è costituito dalla sostituzione dei sistemi radio analogici per i treni specifici dei singoli sistemi con GSM-R sulla rete a scartamento normale. Nella convenzione sulle prestazioni la Confederazione ha incaricato le FFS di preparare e mettere in funzione una rete radio GSM-R per le ferrovie svizzere. Alla fine del 2009 erano operativi circa 1300 km su un totale di circa 2500 km di tratte da equipaggiare con GSM-R. La migrazione dovrebbe essere quasi completamente conclusa per la fine del 2011. Sulle tratte secondarie, per le quali le esigenze di interoperabilità rivestono un'importanza minore, si può rinunciare all'installazione di una rete GSM-R separata, molto costosa e onerosa, e utilizzare invece il sistema GSM degli offerenti pubblici (GSM-R Public Roaming).

#### **Polycom**

Affinché in caso di incidenti anche nelle gallerie ferroviarie sia possibile una comunicazione ineccepibile tra gli enti di primo intervento e le forze d'intervento delle imprese di trasporto ferroviarie, le gallerie esistenti dovranno essere dotate entro il 2015 del sistema radio digitale Polycom, utilizzato in caso di incidenti.

### **1.3.5 Aumento della produttività**

#### **Incentivi per una maggiore efficienza**

In qualità di committente di prestazioni nel settore infrastruttura, 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 dell'estensione dell'infrastruttura, una riduzione assoluta

dei costi d'esercizio e di manutenzione appare poco realistica. L'obiettivo concordato con l'ordinazione si orienta pertanto a un aumento della produttività, ossia a una riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione, come ad esempio i costi di tracciato o delle tonnellate-chilometro lorde.

Poiché i gestori dell'infrastruttura non sono in diretta concorrenza tra loro e mancano pertanto incentivi legati alla concorrenza, con le imprese vengono concordati obiettivi ambiziosi in termini di aumento della produttività. Poiché le imprese possono disporre liberamente dei fondi risparmiati grazie agli aumenti di efficienza (p.es. per investimenti aggiuntivi), esiste anche un incentivo positivo al raggiungimento degli obiettivi.

Per gli anni 2011-2012 vengono concordati per la prima volta valori obiettivo per tutti i gestori dell'infrastruttura. Viene creato così un importante presupposto per il confronto incrociato tra gestori di infrastruttura.

#### **Sinergie negli acquisti**

Dall'altro lato è tuttavia fuor di dubbio che i maggiori volumi di ordinazione consentano di ridurre i costi d'acquisto. Sia all'interno delle imprese di maggiori dimensioni che a livello interaziendale si tratta dunque di sfruttare i potenziali di risparmio ancora esistenti nell'acquisto del materiale. Il presupposto per farlo è costituito da uno scambio più intenso di esperienze tra i gestori dell'infrastruttura e dallo sfruttamento dei potenziali di risparmio esistenti attraverso l'estensione dell'acquisto collettivo di materiale da parte di più imprese. In questo contesto occorre prestare tuttavia grande attenzione al fatto che venga acquistato unicamente ciò che è realmente necessario.

### **1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012**

L'articolo 8 capoverso 1 LFFS recita: *"D'intesa con le FFS, il Consiglio federale stabilisce gli obiettivi quadriennali in una convenzione sulle prestazioni..."*. La convenzione non costituisce tuttavia l'unico elemento di conduzione delle FFS da parte della Confederazione. Il capitolo seguente offre una panoramica delle diverse istituzioni della Confederazione che partecipano in qualche forma alla conduzione e al controlling delle FFS.

#### **1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione Il Parlamento stabilisce le condizioni quadro**

Con la riforma delle ferrovie 1999 e la fondazione delle FFS in quanto società anonima di diritto speciale il Parlamento ha creato un nuovo quadro di gestione. Ciò facendo ha attribuito i compiti e le funzioni esistenti come pure quelli nuovi ai singoli attori coinvolti. Al Parlamento competono l'approvazione della convenzione sulle prestazioni e la concessione del limite di spesa per l'infrastruttura FFS.

#### **Il Consiglio federale conduce nella sua funzione di 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 dal Consiglio federale 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 del proprietario da parte delle FFS alle Commissioni della gestione e ai rappresentanti delle commissioni finanziarie e di politica dei trasporti del Parlamento. Questa procedura, applicata dal 1999, ha dato prova della sua efficacia.

### **Il consiglio d'amministrazione conduce tramite gli obiettivi strategici**

Il consiglio d'amministrazione delle FFS è responsabile della conduzione strategica dell'impresa. Esso è responsabile segnatamente della realizzazione della convenzione sulle prestazioni approvata dal Parlamento e del raggiungimento degli obiettivi strategici definiti per le FFS ogni quattro anni dal Consiglio federale sulla base della convenzione (strategia del proprietario). Secondo l'articolo 7a LFFS, gli obiettivi strategici si basano sulla convenzione sugli obiettivi (sezione 2 della Convenzione 11-12). In occasione di incontri periodici con rappresentanti del DATEC e del DFF, la direzione e il consiglio d'amministrazione delle FFS presentano un rapporto sul rispettivo stato di raggiungimento degli obiettivi strategici.

### **L'UFT conduce 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 di costruzione. Secondo l'articolo 13 OCFIF, responsabile del controlling del finanziamento dell'infrastruttura è l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Come nel caso delle ferrovie private (cfr. paragrafo 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. In vista della garanzia dei diritti acquisiti, questa disposizione sarà interpretata, fino a una sostanziale neoregolamentazione del finanziamento dell'infrastruttura (prevista nell'ambito della terza fase della riforma delle ferrovie 2), nel senso che la Confederazione ordina l'esercizio dell'infrastruttura delle FFS, indipendentemente dall'importanza effettivamente assunta dalle singole tratte per il traffico. (Un elenco delle tratte di importanza nazionale delle ferrovie private è contenuto nel paragrafo 1.2.3.3).

Come già illustrato al paragrafo 1.2.3, il controlling del finanziamento dell'infrastruttura da parte dell'UFT si basa sulla conduzione tramite obiettivi, mentre le decisioni operative sulla scelta delle misure concrete necessarie per il raggiungimento degli obiettivi – e dunque anche le conseguenze di un eventuale mancato raggiungimento di tali obiettivi - rientrano nella responsabilità delle FFS.

Secondo la legge sul trasporto di viaggiatori<sup>21</sup> e l'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori<sup>22</sup>, la Confederazione ordina e finanzia presso le FFS, insieme ai Cantoni, anche prestazioni nel settore del traffico regionale. L'ordinazione ha luogo, come nel caso di tutte le altre imprese di trasporto, sulla base di offerte presentate per singole linee per mezzo di convenzioni sull'offerta che dal 2012 avranno durata biennale. Ai fini della conduzione e della garanzia di un impiego efficace ed efficiente dei mezzi, l'UFT si basa su un sistema di benchmark basato su indicatori.

In virtù della legge sul trasferimento del traffico merci<sup>23</sup> e dell'ordinanza sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia<sup>24</sup>, la Confederazione ordina e finanzia presso FFS Cargo prestazioni nel settore del traffico merci, dal 1999 nel traffico combinato e dal 2010 nel traffico a carro completo isolato.

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

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, essa 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. In merito alla natura giuridica la convenzione sulle prestazioni va suddivisa in due ambiti distinti:

- a. la definizione congiunta degli obiettivi strategici per le FFS;
- b. l'ordinazione di prestazioni nel settore dell'infrastruttura.

#### **Procedura per concludere la convenzione**

I rappresentanti incaricati dal Consiglio federale e dalle FFS concordano un progetto di convenzione e di limite di spesa, che è messo in consultazione presso i Cantoni insieme al presente messaggio. Le FFS e il Consiglio federale esaminano quindi il progetto e approvano la convenzione. In seguito, il Consiglio federale sottopone per approvazione la convenzione e il limite di spesa al Parlamento 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'importo di sussidiamento non è fissato soltanto nel relativo contratto ma anche nel limite di spesa deciso dal Parlamento

<sup>21</sup> Legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (legge sul trasporto di viaggiatori, LTV), **RS 745.1**.

<sup>22</sup> Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV), **RS 745.16**.

<sup>23</sup> Legge federale del 19 dicembre 2008 concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (Legge sul trasferimento del traffico merci, LTrasf), **RS 740.1**.

<sup>24</sup> Ordinanza del 4 novembre 2009 sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia (OPTMe), **RS 740.12**.

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 (portata dell'offerta ordinata), modifica che a sua volta deve essere negoziata dal Consiglio federale con le FFS in quanto partner della Convenzione e quindi sottoposta nuovamente al Parlamento per approvazione.

### **Rendiconto delle FFS**

Insieme alla presentazione di una nuova convenzione sulle prestazioni, ai sensi dell'articolo 8 capoverso 2 LFFS le FFS devono presentare al Parlamento un rendiconto sugli ultimi quattro anni. Il rapporto delle FFS per gli anni 2007-2009 relativo alla Convenzione 07-10 è contenuto nell'allegato 1 del presente messaggio.

### **1.4.2 Contenuto della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011-2012**

Come illustrato al paragrafo 1.1, la Convenzione 11-12, la cui durata è stata ridotta eccezionalmente a soli due anni, è da considerare come una soluzione transitoria. In futuro l'ordinazione dell'infrastruttura presso le FFS e le ferrovie private dovrà avvenire in generale mediante convenzioni sulle prestazioni di durata quadriennale.

A fronte di queste condizioni iniziali, la Confederazione e le FFS hanno deciso di limitare il più possibile i cambiamenti nella struttura e nel contenuto della Convenzione 11-12. Nelle esposizioni riportate di seguito in merito al contenuto della Convenzione 11-12 vengono illustrate pertanto con maggior dettaglio soprattutto le novità rispetto alla Convenzione 07-10.

### **Modifiche rispetto alla Convenzione 07-10**

La Convenzione 11-12 è suddivisa in sette sezioni. Dopo la descrizione degli obiettivi e delle ipotesi di pianificazione su cui si basa la Convenzione, la sezione 2 definisce gli obiettivi strategici per le FFS in quanto azienda globale. Gli obiettivi della Confederazione in quanto azionista unica delle FFS sono concretizzate nella strategia del proprietario formulata dal Consiglio federale (cfr. l'articolo 7a LFFS). Per quanto concerne gli obiettivi del proprietario, sono state apportate modifiche, rispettivamente formulate precisazioni rispetto alla Convenzione 07-10 soprattutto per quanto riguarda l'articolo 7 (obiettivi finanziari), l'articolo 11 (orientamento strategico del traffico viaggiatori) e l'articolo 12 (orientamento strategico del traffico merci). È stato inoltre aggiunto un obiettivo per l'orientamento strategico del settore immobiliare (articolo 13).

Nella sezione 3 sono descritti nel modo più concreto possibile gli obiettivi nell'offerta dell'infrastruttura delle FFS. In questo contesto occorre sottolineare che la Confederazione in quanto committente presso le FFS non chiede la realizzazione di misure determinate, ma l'adempimento degli obiettivi convenuti. Le FFS sono responsabili della scelta e dell'attuazione delle misure necessarie per il raggiungimento degli obiettivi. Nel caso degli obiettivi fissati per l'infrastruttura delle FFS, rispetto alla Convenzione 07-10 sono state apportate solo poche modifiche. Al fine di migliorare la comunicazione tra i servizi d'intervento in caso di incidenti, all'articolo 17 è stato definito l'ulteriore obiettivo di dotare le gallerie del sistema radio dei servizi cantonali di pronto intervento «Polycom» (cfr. il paragrafo 1.3.4). Poiché con l'ulteriore aumento della sollecitazione della rete non è

possibile realizzare una riduzione assoluta delle spese di gestione e di manutenzione, si intende invece aumentare la produttività dell'esercizio e della manutenzione degli impianti.

Il contenuto dell'ordinazione dell'infrastruttura da parte della Confederazione, descritto nella sezione 4 della Convenzione 11-12, è rimasto sostanzialmente invariato. In altri termini, con la Convenzione 11-12 non vengono ordinate prestazioni supplementari e in particolare nuovi investimenti di ampliamento (cfr. il paragrafo 1.4.3). Modifiche di minor rilievo rispetto alla Convenzione 07-10 sono state apportate nel caso delle prestazioni di sistema ordinate che esulano dalla rete delle FFS (articolo 22). Così, in via innovativa anche la conduzione del sistema nell'esercizio e nel mantenimento della qualità di tutte le sotto-centrali e i convertitori di frequenza per l'approvvigionamento della rete a scartamento normale vengono ordinate presso FFS Infrastruttura. Sono state inoltre fatte delle precisazioni anche per quanto riguarda la delimitazione delle prestazioni ordinate e non ordinate (articolo 21).

Mentre nella sezione 5 (predisposizione dei mezzi) non sono state praticamente apportate modifiche, il processo di controlling (sezione 6) è stato descritto in modo nuovo in base all'articolo 13 OCFIF (cfr. anche il paragrafo 1.2.3.1). Nella sezione 7 viene descritto il modo di procedere adottato in caso di modifiche della convenzione, la sua entrata in vigore e la sua durata di validità. In virtù della sua durata abbreviata a due anni, la Convenzione 11-12 dovrebbe essere modificata solo in pochi casi eccezionali. Secondo l'articolo 8 capoverso 3 LFFS, il Consiglio federale ha la competenza di modificare la Convenzione durante la sua vigenza per motivi gravi e imprevedibili.

D'ora in avanti in un allegato alla Convenzione 11-12 verranno riportati anche gli indicatori concreti, compresi i valori obiettivo per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.

### **1.4.3 Fabbisogno di mezzi per l'infrastruttura delle FFS 2011-2012**

#### **Il maggior sfruttamento della rete accorcia la durata di vita degli impianti**

Dopo la messa in servizio delle nuove tratte di Ferrovia 2000 e della galleria di base del Lötschberg, la domanda di servizi di trasporto sulla rete ferroviaria svizzera è nettamente aumentata soprattutto nel traffico viaggiatori e si attesta oggi molto al di sopra delle previsioni. Così, dal 2002 al 2008 la crescita dei servizi di trasporto viaggiatori ha superato il 30 per cento. Poiché nello stesso periodo anche il traffico merci su rotaia è aumentato, il grado di sfruttamento della rete ferroviaria è a sua volta nettamente aumentato (+17 per cento) in termini di traccia-chilometro per chilometro di binario. In media un chilometro di binario viene percorso ogni giorno da 93 treni – un valore praticamente ineguagliato.

Un numero crescente di treni sempre più veloci e sempre più pesanti accelera l'usura degli impianti infrastrutturali e riduce sensibilmente la loro durata di vita. Per preservare l'alto grado di affidabilità e di disponibilità della rete quale presupposto per un servizio ferroviario puntuale e sicuro, la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria deve essere intensificata. La manutenzione continua sotto i treni in circolazione diventa pertanto sempre più onerosa. Poiché la finestra temporale per la manutenzione si fa sempre più ristretta, i costi aziendali aumentano più che

proporzionalmente. Anche le esigenze sempre più elevate in termini di puntualità contribuiscono a incrementare i costi.

A fronte di questa evoluzione, dai piani attuali delle FFS emerge un fabbisogno di fondi nettamente superiore. All'inizio delle trattative relative alla Convenzione 11-12 le FFS avevano chiesto un limite di spesa per le infrastrutture 21011-12 di circa 3.7 miliardi di franchi che rispetto al limite di spesa attuale avrebbe implicato un aumento di oltre 300 milioni all'anno. Il marcato aumento è stato giustificato anche dalle informazioni tratte dall'audit della rete, ancora in corso a quella data.

#### **Audit della rete FFS: gli impianti sono ancora in buone condizioni, ma in futuro saranno necessari molti più fondi**

Come emerge dal rapporto finale dell'audit della rete commissionato dalle FFS<sup>25</sup>, negli ultimi anni le condizioni dell'infrastruttura delle FFS sono peggiorate. Gli impianti versano perlopiù ancora in buone condizioni, ma in alcune importanti categorie, come ad esempio i binari, la corrente di trazione e le opere di ingegneria (ponti, gallerie) non è stato possibile intensificare le misure di mantenimento della qualità dell'infrastruttura di pari passo con la maggiore sollecitazione della rete. A parere delle FFS, a più lungo termine per il mantenimento della qualità delle infrastrutture si rileva un maggior fabbisogno pari a 410 milioni di franchi all'anno rispetto alle misure sinora pianificate. Per ridurre il fabbisogno di recupero accumulatosi, pari a 1,35 miliardi di franchi, nei prossimi anni saranno necessari (a condizione che tale fabbisogno di recupero possa essere colmato sull'arco di dieci anni) ulteriori 130 milioni di franchi all'anno. Per poter adempiere alle condizioni e alle norme di legge ed eliminare le lacune strutturali esistenti le FFS prevedono un fabbisogno aggiuntivo di mezzi di 310 milioni di franchi all'anno. Nel complesso, secondo gli esiti dell'audit della rete per un esercizio sicuro ed efficiente a lungo termine sarebbero dunque necessari ulteriori 850 milioni di franchi all'anno.

#### **La Confederazione verifica l'audit della rete e valuta nuove soluzioni di finanziamento**

L'UFT ha seguito lo svolgimento dell'audit della rete al livello di esperti e non nutre dubbi di natura sostanziale sul fatto che per la manutenzione della rete siano necessari fondi supplementari. A fronte dell'entità delle somme in discussione l'UFT ha richiesto, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF), un secondo parere relativo all'audit della rete delle FFS. Quest'ultimo ha il compito di riesaminare con occhio critico le ipotesi, la metodologia e i risultati delle FFS e di prestare così un contributo all'elaborazione di basi decisionali fondate. Inoltre l'UFT verifica le norme, gli standard e le scadenze, in particolare nel campo dell'applicazione della legge sui disabili<sup>26</sup> e della sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

Soluzioni volte a garantire a medio - lungo termine il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (estensione e mantenimento della qualità) vengono attualmente esaminate nell'ambito di un gruppo di lavoro interdipartimentale UFT/AFF diretto dall'UFT. I risultati di questi lavori, che saranno disponibili nel quarto trimestre del 2010, confluiranno quindi nel processo decisionale per i disegni

<sup>25</sup> Il rapporto finale può essere consultato sul sito web delle FFS al seguente indirizzo: [http://mct.sbb.ch/mct/abschlussbericht\\_100219\\_netzaudit.pdf](http://mct.sbb.ch/mct/abschlussbericht_100219_netzaudit.pdf)

<sup>26</sup> Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis), **RS 151.3**.

relativi a Ferrovia 2030, al prossimo pacchetto parziale della riforma delle ferrovie 2 nonché al messaggio per il periodo coperto dalla Convenzione 2013-2016.

#### **Aumento del limite di spesa 2011-2012 per l'infrastruttura delle FFS**

Poiché è da escludere che i chiarimenti aggiuntivi attualmente in corso giungano a conclusioni completamente divergenti, la Confederazione e le FFS si sono accordate, nell'ambito delle trattative relative a un aumento del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS 2011-2012, su un importo di 3'292 milioni di franchi. In relazione con un aumento del prezzo dei tracciati per il traffico viaggiatori a lunga percorrenza, a partire dal 2011 l'infrastruttura delle FFS avrà così a disposizione decisamente più fondi (circa 325 milioni di franchi nel periodo coperto dalla Convenzione 11-12) per il mantenimento ordinario della qualità e la riduzione del fabbisogno di recupero accumulatosi. Ai fini della definizione del limite di spesa sono state determinanti soprattutto le capacità di manutenzione e di costruzione già disponibili presso le FFS, rispettivamente da sviluppare a titolo supplementare da qui al 2012. Le FFS hanno assicurato che i fondi supplementari potranno essere effettivamente utilizzati, nel 2011 e nel 2012, per un'intensificazione dei lavori di mantenimento della qualità e che sarà possibile iniziare inoltre a ridurre il fabbisogno di recupero individuato.

Tenuto conto del programma di consolidamento per gli anni 2011-2013, l'aumento dei crediti per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS sarà compensato nel conto finanziario della Confederazione da una conseguente riduzione del contributo a favore del Fondo FTP, per cui nel complesso non vi sarà alcun aumento dei costi a carico del preventivo della Confederazione. La configurazione concreta di questa misura di compensazione e delle sue conseguenze è descritta al paragrafo 1.4.5.

Nota per i destinatari della consultazione:

Tutti i dati riportati di seguito in relazione con la ripartizione dei costi e delle spese d'investimento dell'infrastruttura delle FFS (cfr. immagini 2, 3, 5 e 6) sono ancora provvisori. I valori definitivi basati sulla pianificazione a medio termine, attualmente in corso di elaborazione, saranno disponibili soltanto a fine aprile 2010.

#### **1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e la manutenzione**

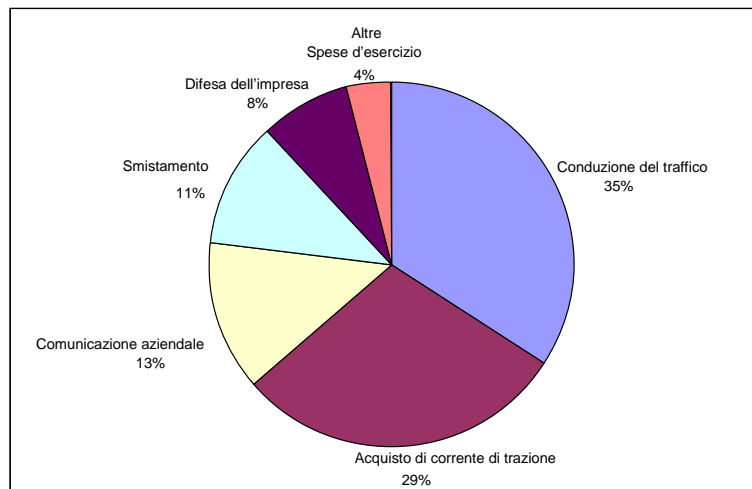
Con il limite di spesa richiesto dal Consiglio federale sarà possibile mantenere e gestire anche in futuro, in sicurezza e nella misura finora conosciuta, tutti gli impianti esistenti (tratte, stazioni, stazioni di smistamento, impianti di carico e scarico ecc.) dell'infrastruttura delle FFS.

L'aumento del limite di spesa rende addirittura possibile tornare a intensificare le misure nel settore della manutenzione preventiva che negli ultimi anni avevano subito ridimensionamenti, in particolare la molatura dei binari e la rinalzatura della soprastruttura. Grazie ai 40 milioni di franchi supplementari all'anno disponibili per il 2011 e il 2012 sarà inoltre possibile migliorare progressivamente lo stato dei binari.

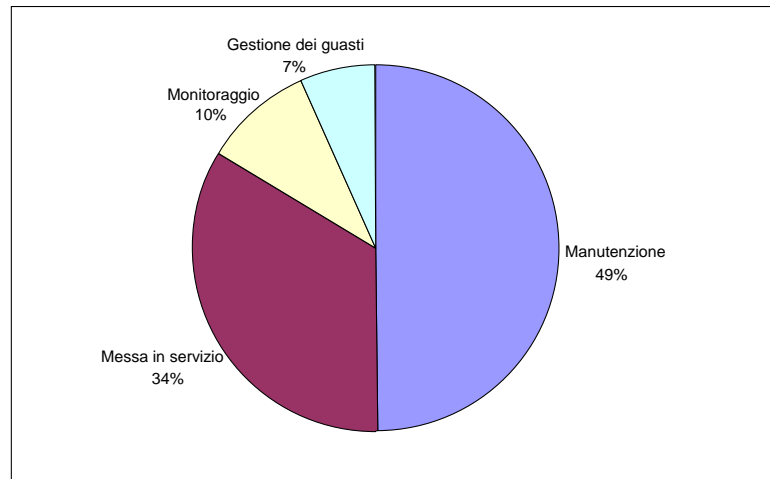
Secondo la pianificazione a medio termine 2011-2016 (pianificazione a medio termine 11-16) delle FFS, la spesa annua per la gestione dell'esercizio ammonta a circa 780 milioni di franchi. L'immagine 2 presenta uno schema relativo alla composizione di questi costi.

*Immagine 2:*

**Struttura delle spese di gestione dell'esercizio dell'infrastruttura delle FFS**



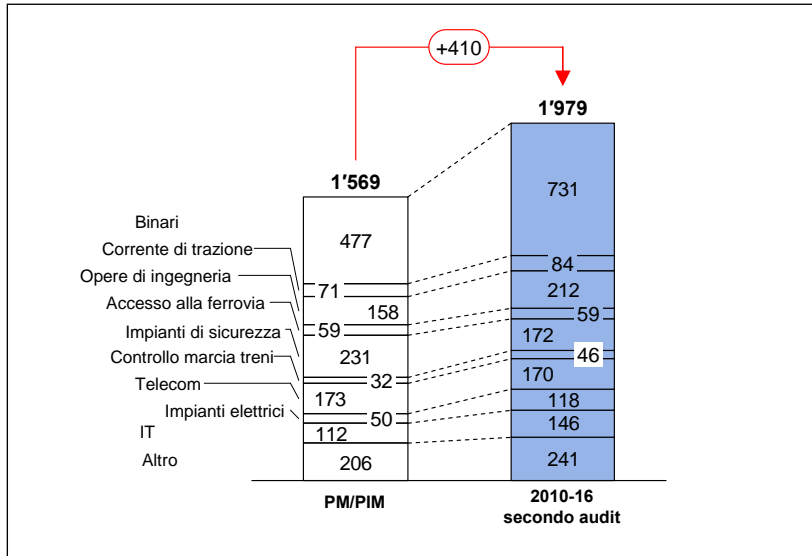
Per le misure di manutenzione previste dalla pianificazione a medio termine 11-16 sono disponibili circa 520 milioni di franchi all'anno per il 2011 e il 2012. La suddivisione delle spese di manutenzione è illustrata all'immagine 3.

**Struttura delle spese di manutenzione dell'infrastruttura delle FFS****1.4.3.2 Fabbisogno di mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura**

Secondo le analisi dettagliate condotte nell'ambito dell'audit della rete, in diverse categorie d'investimento si prevede un grande fabbisogno supplementare di mezzi rispetto ai piani finora allestiti dalle FFS. Nel complesso, l'audit della rete ha permesso di rilevare un fabbisogno supplementare pari a 410 milioni di franchi per il mantenimento della qualità. L'immagine 4 mostra la ripartizione di tale fabbisogno supplementare tra le diverse categorie di impianti. La colonna di sinistra mostra i fondi finora previsti nei piani delle FFS, quella di destra il fabbisogno di mezzi annuo effettivamente necessario secondo l'audit della rete.



**Ripartizione del fabbisogno annuo di mezzi per il mantenimento della qualità 2010-2016**

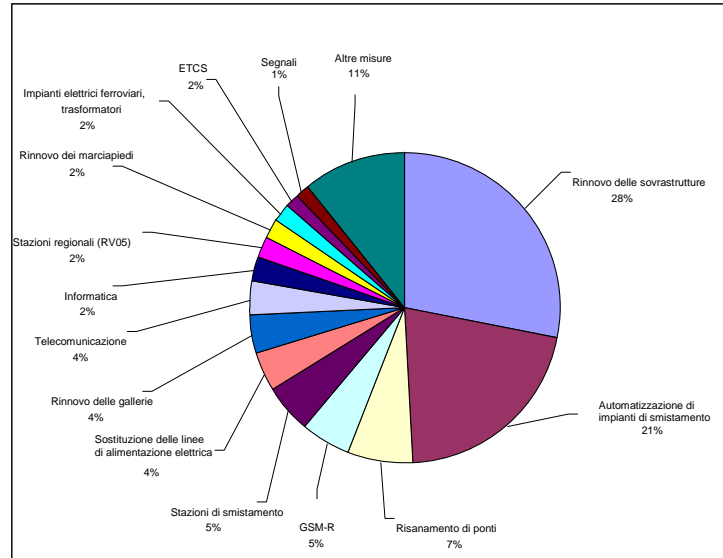


Fonte: rapporto finale sull'audit della rete delle FFS, p. 17

Poiché il mantenimento della qualità dell'infrastruttura già esistente gode della massima priorità, con il limite di spesa richiesto dal Consiglio federale per l'infrastruttura delle FFS negli anni 2011 e 2012 dovrebbero essere disponibili annualmente circa 160 milioni di franchi aggiuntivi da destinare al mantenimento della qualità. Un volume d'investimento di quest'ordine di grandezza dovrebbe essere effettivamente realizzabile con le capacità di costruzione già disponibili, rispettivamente da sviluppare per gradi negli anni 2011 e 2012. Qualora la verifica dell'audit della rete operata dall'UFT dovesse confermare il fabbisogno aggiuntivo documentato, occorrerà elaborare con la massima priorità soluzioni per garantire a medio – lungo termine il finanziamento dell'infrastruttura (ampliamento e mantenimento della qualità). Affinché queste soluzioni possano acquistare efficacia già a partire dal 2013, il DATEC ha istituito nel marzo del 2010 il citato gruppo di lavoro interdipartimentale UFT/AFF sotto la direzione dell'UFT.

Secondo i piani attuali delle FFS basati sui risultati dell'audit della rete (pianificazione a medio termine 11-16), negli anni 2011 e 2012 dovrà essere possibile impiegare circa 1'150 milioni all'anno per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura già esistente. L'immagine 5 offre una panoramica del previsto impiego di questi fondi per il mantenimento della qualità.

### Utilizzo previsto dei mezzi per il mantenimento della qualità



#### 1.4.3.3 Fabbisogno di mezzi per ampliamenti

Come esposto al paragrafo 1.2.2, il limite di spesa relativo alla Convenzione 11-12 richiesto con il presente messaggio serve in primo luogo a finanziare il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente. Gli investimenti di ampliamento vengono garantiti di regola per mezzo di finanziamenti straordinari come quelli del Fondo FTP e del fondo infrastrutturale. Secondo l'articolo 8 capoverso 5 LFFS, alcuni progetti di ampliamento, disciplinati espressamente nella convenzione sulle prestazioni, possono tuttavia essere finanziati anche con i mezzi del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS.

Nonostante la chiara definizione delle priorità per l'intensificazione dei lavori di mantenimento della qualità, anche nella Convenzione 11-12 continuano a essere disponibili mezzi per investimenti di ampliamento - con circa 110 milioni di franchi all'anno addirittura leggermente di più dei 97,5 milioni di franchi previsti in media dalla Convenzione 07-10. A differenza dalla Convenzione 07-10 non sarà tuttavia possibile avviare praticamente alcun nuovo progetto, poiché i mezzi disponibili per il 2011 e il 2012 sono pressoché interamente vincolati ai progetti già in fase di realizzazione. L'elenco dei progetti di estensione con un volume d'investimento di oltre 10 milioni di franchi (cfr. l'art. 26 della Convenzione 11-12) comprende pertanto, con il contributo a favore della quota di trasporti a lunga percorrenza del passante di Zurigo, un solo nuovo progetto rispetto all'elencazione contenuta nella Convenzione 07-10.

Secondo le stime delle FFS, esiste tuttavia un fabbisogno di gran lunga superiore di misure volte a ridurre in modo mirato i colli di bottiglia esistenti a livello di capacità e a rendere possibili miglioramenti dell'offerta strettamente necessari nel trasporto viaggiatori e merci. A causa dell'accresciuto fabbisogno di mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e delle necessità di politica finanziaria che emergono dal programma di consolidamento 2011-2013, negli anni 2011 e 2012 oltre alla continuazione dei progetti di ampliamento già in corso non potranno essere avviati altri grandi progetti. I margini di manovra residui si limitano ad alcune misure di portata limitata (con un volume d'investimento inferiore a 10 milioni di franchi). I grandi progetti elencati di seguito non potranno essere avviati, a fronte dei mezzi d'investimento disponibili, prima del 2013.

Progetto	Possibili conseguenze in caso di ritardo
Adeguamento dei profili per i treni a due piani (Yverdon – Losanna – Briga)	Continuerà ad essere utilizzabile unicamente del materiale rotabile a un solo piano; offerta di posti sempre insufficiente nella regione di Losanna
Aumento delle prestazioni a Berna Est	Stabilità dell'orario ferroviario sempre insufficiente nella zona di Berna, rinuncia agli attuali IC Berna – Zurigo negli orari HVZ <sup>27</sup>
Gateway Limmattal	Capacità sempre insufficienti dei terminal, in particolare nel traffico import/export
Diversi prolungamenti dei marciapiedi, tra cui nelle regioni di Zurigo, della Svizzera romanda e di Berna	Offerta di posti sempre insufficiente per via dell'impossibilità di utilizzare treni più lunghi
Misure diverse nelle grandi stazioni	Ancora situazioni di ingolfamento nelle stazioni, tempi di cambio di treno prolungati
Misure diverse di incremento della capacità/stabilità dell'orario ferroviario	Le tracce urgentemente necessarie negli orari di punta non saranno realizzabili neanche in futuro

Poiché il periodo di realizzazione previsto per la maggior parte dei progetti si estende ampiamente nel periodo 2013-2016 coperto dalla Convenzione 2013-2016 e il relativo finanziamento deve essere pertanto verificato in ogni caso nell'ambito della ricerca di soluzioni sostanziali summenzionata per una garanzia a lungo termine del finanziamento dell'infrastruttura, una dilazione dei progetti elencati appare sensata e sostenibile nell'ottica della Confederazione, poiché le conseguenze legate con tale dilazione – un ritardo di uno o due anni dell'inizio dei lavori di costruzione – non sono troppo gravose.

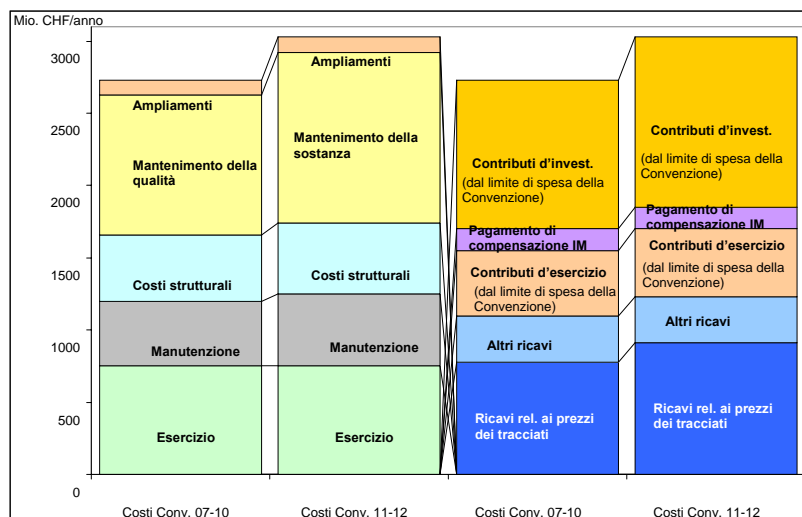
<sup>27</sup> HVZ: *Hauptverkehrszeiten* (orari di punta)

### 1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di mezzi rispetto alla Convenzione 07-10

Le spese previste per l'infrastruttura delle FFS – costi di esercizio e di manutenzione con l'aggiunta delle spese per investimenti – aumenteranno negli anni 2011 e 2012 di circa 300 milioni di franchi all'anno rispetto alla media della Convenzione 07-10. La maggior parte di questo aumento è riconducibile all'intensificazione del mantenimento della qualità dell'infrastruttura (investimenti sostitutivi) e della manutenzione ordinaria (in particolare manutenzione e ripristino). I costi di gestione dell'esercizio possono essere mantenuti all'incirca costanti grazie agli aumenti di produttività, nonostante il maggior traffico da gestire. Sono invece leggermente aumentate le spese per gli investimenti di ampliamento e i costi strutturali (tra cui quelli per maggiori costi del gruppo dovuti al risanamento della cassa pensioni).

Immagine 6:

#### Evolutione delle spese e delle entrate medie annue dell'infrastruttura delle FFS



Le spese crescenti vengono finanziate da un lato attraverso i proventi risultanti dalle tracce, dall'altro attraverso un aumento dei contributi d'investimento concessi attraverso il limite di spesa. I proventi annui previsti dalle tracce sono aumentati di oltre 100 milioni di franchi. Più della metà di questi ricavi supplementari è riconducibile all'aumento del prezzo delle tracce per il traffico a lunga percorrenza – e concretamente all'aumento del contributo di copertura dall'8 al 12 per cento dei ricavi dei trasporti – e dunque a una maggiore partecipazione alla copertura dei costi da parte degli utenti. Grazie a questa misura l'aumento dei costi non coperti preventivati si riduce, per cui i contributi d'esercizio concessi attingendo al limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS possono essere mantenuti allo stesso livello di quelli previsti nella Convenzione 07-10. Mentre gli altri ricavi e il pagamento di compensazione dal settore immobiliare restano costanti, i contributi d'investimento

concessi tramite il limite di spesa per la copertura del maggior fabbisogno di mezzi nel settore del mantenimento della qualità dell'infrastruttura vengono nettamente aumentati (pari mediamente a circa 170 milioni di franchi all'anno).

L'evoluzione dei contributi d'investimento e d'esercizio concessi attingendo al limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS è illustrata nella tabella seguente:

*Immagine 7:*

**Evoluzione dei pagamenti effettuati attingendo al limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS**

mio di Fr.	Convenzione 07-10				Convenzione 11-12	
	2007 <sup>1)</sup>	2008	2009 <sup>2)</sup>	2010	VA 2011	FP 2012
Contributi d'esercizio	446	450	480	440	450	450
Contributi d'investimento	980	1'012	1'154	1'054	1'181	1'211
<b>Totale</b>	<b>1'426</b>	<b>1'462</b>	<b>1'634</b>	<b>1'494</b>	<b>1'631</b>	<b>1'661</b>
Limite di spesa	6'030				3'292	

<sup>1)</sup> a causa di un blocco del credito dell'1% gli importi versati sono inferiori a quelli concordati nella Convenzione 07-10

<sup>2)</sup> compresi 30 milioni di contributi d'esercizio e 120 milioni di contributi d'investimento derivanti dal programma di stabilizzazione

In sintesi, è possibile osservare che le FFS sono in grado di adempiere al mandato legale previsto all'articolo 3 capoverso 3 LFFS, ossia mantenere l'infrastruttura ferroviaria in buono stato e adeguarla alle esigenze dei trasporti e allo stato raggiunto dalla tecnica, con i mezzi a disposizione per gli anni 2011 e 2012.

**1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate**

Come illustrato, il Consiglio federale chiede, per il finanziamento dei costi scoperti pianificati (secondo la pianificazione a medio termine 11-16) e degli investimenti necessari per il conseguimento degli obiettivi concordati congiuntamente nella Convenzione 11-12, un limite di spesa di 3'292 milioni di franchi.

Questo importo, che dovrà essere stanziato dalla Confederazione per l'ordinazione dell'infrastruttura alle FFS, è il risultato di un processo di negoziazione. Con gli ambiziosi progetti volti a incrementare la produttività dell'infrastruttura delle FFS, l'aumento previsto del prezzo delle tracce nel traffico a lunga percorrenza e la dilazione temporale degli investimenti di ampliamento, il fabbisogno originariamente denunciato dalle FFS, pari a circa 3.7 miliardi, ha potuto essere ridotto di circa 400 milioni di franchi a questo importo di 3'292 milioni di franchi.

Tenuto conto delle misure decise nell'ambito del programma di consolidamento 2011-2013 (rettifica delle misure di pianificazione relative al rincaro, compensazione degli investimenti anticipati dal programma di stabilizzazione 2009) e dell'abolizione - neutrale per il bilancio della Confederazione - dei sussidi per le tracce concessi fino al 2009 per il traffico merci, per il limite di spesa sono disponibili unicamente 2'960 milioni di franchi.

Il limite di spesa richiesto supera di 332 milioni di franchi i mezzi disponibili secondo la pianificazione finanziaria rettificata della Confederazione. Affinché questa differenza non porti a un ulteriore aggravio delle finanze federali generali, il Consiglio federale propone di mantenere nelle finanze federali generali, per gli anni 2011 e 2012, 162, rispettivamente 170 milioni di franchi derivanti dai proventi netti

della quota della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP di competenza della Confederazione e di utilizzare questi mezzi per la copertura dei costi non coperti legati al traffico su strada a carico della Confederazione (cfr. l'articolo 19 capoverso 2 della legge sul traffico pesante<sup>28</sup>). I mezzi federali (generali) così resi disponibili potranno quindi essere utilizzati per il limite di spesa destinato all'infrastruttura delle FFS per gli anni 2011 e 2012.

Nel caso di una riduzione pari mediamente a 166 milioni di franchi delle entrate annue del Fondo FTP negli anni 2011 e 2012, nell'ottica attuale non si rende necessario alcun adeguamento del programma di costruzione dei progetti attualmente finanziati tramite il Fondo FTP (NFTA, reti ad alta velocità della Svizzera occidentale e orientale, risanamento fonico). Nell'eventualità in cui il Fondo FTP fosse costretto a rinunciare anche a partire dal 2013 a tali proventi, potrebbero rendersi eventualmente necessarie misure di conduzione, e questo soprattutto nel caso in cui al più tardi a partire dall'entrata in servizio commerciale della galleria di base del San Gottardo (nel 2017 circa) il 50 per cento dei mezzi del fondo vincolati allo scopo ai sensi dell'articolo 196 cifra 3 capoverso 2 lettera b ed e della Costituzione federale dovessero essere impiegati per il rimborso dell'anticipo cumulato.

Quanto esposto sopra evidenzia ancora una volta la legittimazione all'istituzione del gruppo di lavoro interdipartimentale citato più indietro per un esame sostanziale delle alternative di soluzione per garantire a medio – lungo termine il finanziamento del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

## **1.5 Convenzioni sulle prestazioni per l'infrastruttura delle ferrovie private nel 2011-2012**

### **1.5.1 Nuovo modello di finanziamento**

Il modello di finanziamento applicato a partire dal 2011 comporta le seguenti novità:

- armonizzazione degli strumenti di finanziamento delle FFS e delle ferrovie private con un credito d'impegno biennale per tutti i pagamenti (contributi d'esercizio e d'investimento);
- stipulazione di convenzioni biennali sulle prestazioni con i gestori dell'infrastruttura per i contributi di esercizio e di investimento (contributi a fondo perso per la compensazione delle spese di ammortamento e prestiti senza interessi condizionatamente rimborsabili);
- per i Cantoni con finanziamento per oggetto: passaggio al finanziamento per programma;
- maggiore certezza della pianificazione per i committenti e le imprese grazie all'introduzione di un credito d'impegno per tutti i contributi;
- più spiccato orientamento dell'ordinazione dell'infrastruttura agli obiettivi da raggiungere nel corso della durata della convenzione sulle prestazioni (cfr. il paragrafo 1.5.2);

<sup>28</sup> Legge federale concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Legge sul traffico pesante, LTTP), **RS 641.81**.

- introduzione di un processo di controlling integrale e unitario secondo le disposizioni dell'OCFIF (cfr. a questo proposito quanto esposto al paragrafo 1.2.3.1).

A partire dal 2013 è prevista la completa armonizzazione degli strumenti di finanziamento delle ferrovie private e delle FFS. Ciò significa tra l'altro che a medio termine verranno stipulate con tutte le imprese di trasporto ferroviarie convenzioni sulle prestazioni di durata quadriennale.

### **Modo di procedere seguito per la stipulazione delle convenzioni sulle prestazioni 2011-2012**

Nella procedura di ordinazione, ai sensi dell'articolo 19 OCFIF l'offerta con i documenti prescritti mantiene un'importanza centrale. In vista della procedura di ordinazione 2011-12, i modelli di offerta e di resoconto messi a disposizione dall'UFT saranno rielaborati e verrà creato un modello per le convenzioni sulle prestazioni da stipulare.

#### **1.5.2 Conduzione per obiettivi**

Come già illustrato al paragrafo 1.2.3.1, al controlling in senso lato (to control = condurre) viene assegnato un peso maggiore che in passato. Nell'OCFIF è stata definita una divisione dei ruoli e dei compiti per il processo di controlling: l'UFT dirige il processo di controlling del settore infrastruttura coinvolgendo i Cantoni, che a loro volta svolgono un ruolo direttivo nella pianificazione dell'offerta per il trasporto viaggiatori regionale.

Come nel caso delle FFS, anche nel caso delle ferrovie private la conduzione avrà luogo in futuro mediante la definizione di obiettivi e indicatori derivati da questi ultimi. Con gli obiettivi convenuti e gli indicatori i committenti dispongono d'ora in avanti di una base di valutazione per l'adempimento dei contratti. Gli indicatori devono essere rilevabili con un carico di lavoro sostenibile e fornire informazioni attendibili. Nella composizione/definizione degli indicatori l'UFT terrà conto delle particolarità specifiche delle imprese (quali le dimensioni dell'impresa o lo scartamento, dati già disponibili internamente). Il set di indicatori sarà impostato in modo da rendere possibile una valutazione completa. In linea con le esperienze fatte con le convenzioni sulle prestazioni finora stipulate con le FFS, sono previsti indicatori nei seguenti settori: finanze, sicurezza, qualità, produttività e informazioni relative alla rete. Nel periodo fino al 2013 l'accento verrà posto sugli indicatori aziendali e non su quelli relativi alle tratte. Gli indicatori consentono di operare confronti tra gestori delle infrastrutture (benchmark) e costituiscono la base per la negoziazione delle offerte.

Il contenuto delle "condizioni generali" finora allegate alle convenzioni sarà rielaborato e integrato nelle convenzioni stesse.

Le concessionarie presentano almeno semestralmente ai committenti un rapporto scritto sul raggiungimento degli obiettivi convenuti e lo stato di avanzamento dei progetti d'investimento. Se le prestazioni ordinate non vengono fornite come previsto, gli obiettivi convenuti non vengono raggiunti o i termini fissati non vengono rispettati, l'UFT può disporre opportune misure per il raggiungimento degli obiettivi o esigere il rimborso di prestazioni finanziarie.

### **1.5.3 Collaborazione tra la Confederazione e i Cantoni**

La collaborazione con i Cantoni funziona bene. Vengono organizzati incontri regolari a diversi livelli. A causa degli imminenti adeguamenti del finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private, (tra cui il passaggio dal finanziamento per oggetto a quello per programma e la conduzione per obiettivi dei gestori dell'infrastruttura) e anche a causa dei progetti del fondo infrastrutturale già in corso, è prevista un'estensione della collaborazione sotto la direzione dell'UFT attraverso uno scambio regolare e istituzionalizzato.

### **1.5.4 Fabbisogno di mezzi**

#### **Contributi d'esercizio**

Le indennità concesse sotto la definizione di «contributi d'esercizio» consentono di compensare la lacuna nella copertura dei costi nel conto d'esercizio del settore infrastruttura che si crea secondo il preventivo/piano a medio termine. Secondo i piani a medio termine presentati all'UFT, per l'infrastruttura delle ferrovie private sussisterebbe per gli anni 2011-2012 un fabbisogno di compensazione pari complessivamente a circa 531 milioni di franchi. Di questi, 387 milioni sono a carico della Confederazione, 144 dei Cantoni.

#### **Contributi d'investimento**

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

A fronte dei piani a medio termine 2012-2013 presentati dalle imprese, il fabbisogno di mezzi per il periodo 2011-2012 è stato determinato sulla base di una prima valutazione della situazione. Le cifre pubblicate di seguito comprendono gli investimenti finanziati attingendo ad altre fonti (Fondo FTP, fondo infrastrutturale).

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

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

Secondo i piani delle imprese ancora da esaminare, per gli anni 2011 e 2012 sono necessari, al netto dei contributi di terzi, contributi d'investimento per un importo pari a 1'480 milioni di CHF. La maggior parte di questi fondi riguarda misure orientate al mantenimento della qualità e migliorie tecniche di impianti già esistenti (84 per cento). Agli investimenti di ampliamento è destinato circa il 16 per cento dei mezzi d'investimento. Per il finanziamento del fabbisogno di investimento annunciato dalle ferrovie private, secondo l'attuale chiave di ripartizione OQC<sup>29</sup> sarebbero necessari contributi d'investimento pari a 993 milioni di franchi da parte della Confederazione e a 487 milioni di franchi da parte dei Cantoni. Circa la metà

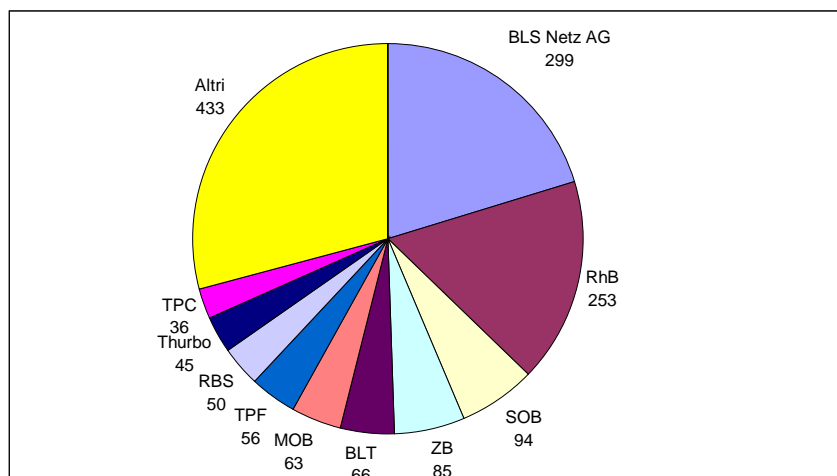
<sup>29</sup> Ordinanza del 18 dicembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC), RS 742.101.2



dei contributi d'investimento necessari è destinata ai quattro gestori dell'infrastruttura BLS Netz AG, RhB, SOB e ZB (cfr. immagine 7).

*Immagine 8:*

**Ripartizione del fabbisogno d'investimento annunciato tra le ferrovie (in mio. di CHF)**



**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 2011 e 2012 risulta un fabbisogno complessivo di 1'380 milioni di franchi a carico della Confederazione (387 milioni di franchi sottoforma di contributi d'esercizio e 993 milioni di franchi sottoforma di contributi d'investimento).

**1.5.5 Finanziamento**

Tenuto conto delle misure del programma di consolidamento per gli anni 2011-2013 (programma di consolidamento 11/13), della compensazione per il minor prezzo delle tracce nel traffico merci, pari attualmente a 10 milioni di CHF, e dei rimborsi dei prestiti della BLS Netz AG per 30 milioni di franchi all'anno (ammortamenti non reinvestiti della galleria di base del Lötschberg), per gli anni 2011 e 2012 la Confederazione ha a disposizione 1'133 milioni di franchi per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private.

**1.5.6 Confronto tra fabbisogno di mezzi e mezzi disponibili**

Prima dell'inizio delle trattative vere e proprie con le imprese in merito alle convenzioni sulle prestazioni per il periodo 2011-2012, tra il fabbisogno annunciato di 1'380 milioni di franchi e i mezzi finanziari messi a disposizione dalla

Confederazione, pari a 1'133 milioni di franchi, esisteva una notevole differenza (pari a 247 milioni di franchi).

Nell'ottica attuale, sembra inevitabile che nell'ambito delle trattative debbano essere fatte notevoli rinunce a livello di investimenti pianificati dalle imprese. Sarà compito dei gestori delle infrastrutture definire nuove priorità per i progetti d'investimento in funzione degli obiettivi convenuti (cfr. paragrafo 1.3) e mostrare quali progetti possono essere ritardati senza violare norme di legge, rispettivamente senza danni per la rete, verificando le norme, gli standard e le scadenze (cfr. cap. 1.4.3). Con il coinvolgimento dei Cantoni, i mezzi presumibilmente disponibili per il 2011 e il 2012 dovranno essere ridistribuiti in modo diverso tra le imprese. Qualora dovesse emergere che questi mezzi non sono sufficienti a finanziare tutti i progetti d'investimento urgenti e non dilazionabili, occorrerebbe esaminare in ultima analisi anche l'ipotesi di un ridimensionamento della rete ferroviaria. A medio termine non potrebbe essere esclusa neppure la messa fuori servizio di ferrovie secondarie sfruttate meno intensamente, in particolare di ferrovie a scartamento ridotto.

Nel 2007 e nel 2008 l'UFT ha fatto rilevare lo stato dell'infrastruttura delle ferrovie private. In questo contesto è emerso che l'infrastruttura versa sostanzialmente in buone condizioni (seppure con differenze relativamente marcate tra le singole ferrovie) e che i mezzi stanziati all'epoca nel piano finanziario sono sufficienti per l'esercizio e gli interventi più urgenti di mantenimento della qualità degli impianti esistenti. Poiché con l'aumento del contributo di copertura per il traffico viaggiatori a lunga percorrenza delle FFS aumenteranno anche i ricavi relativi ai prezzi dei tracciati sulle rispettive tratte (BLS Netz AG, turbo), in questi casi il fabbisogno di indennità si riduce di conseguenza. Com'era prevedibile, non possono invece essere finanziati gli investimenti di ampliamento, i progetti per il risanamento delle gallerie e delle stazioni nonché la garanzia/eliminazione di passaggi a livello non possono essere finanziate. Con il programma di consolidamento 2011/13 i mezzi disponibili sono stati tagliati del 2.5 per cento rispetto al piano finanziario; inoltre nel 2011 e nel 2012 dovranno essere compensati 15 milioni di franchi all'anno spesi nel 2009 a titolo supplementare nell'ambito del programma di stabilizzazione.

Affinché la rete ferroviaria esistente possa essere mantenuta nella sua estensione e nella sua qualità attuali e sia in grado di garantire 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. In questo contesto, oltre a un aumento dei contributi pubblici occorrerà esaminare anche l'opportunità di un aumento dei contributi da parte degli utenti.

Il Consiglio federale è consapevole del fatto che nell'ottica delle imprese di trasporto ferroviarie il fatto che dopo la forzatura dell'attività di costruzione nel 2009 questa venga presumibilmente ridotta nel 2011 e nel 2012 (mediante del 15 per cento) in virtù del programma di consolidamento per essere quindi nuovamente incrementata in misura sensibile a partire dal 2013 non è del tutto priva di complicazioni (cfr. immagine 8).

**Evoluzione dei contributi d'esercizio e d'investimento dal 2007 al 2012**

Tutte le cifre in milioni di franchi

	Consuntivo 2007			Consuntivo 2008			Consuntivo 2009		
	Confed.	Cantoni	Totale	Confed.	Cantoni	Totale	Confed. <sup>1)</sup>	Cantoni	Totale
Contributi d'esercizio	180	42	222	167	71	238	192	70	262
Contributi d'investimento	313	176	489	336	186	522	438	168	606
- di cui ammortamenti	153	35	188	156	62	218	220	71	291
- di cui prestiti 2)	160	141	301	180	124	304	218	97	315
<b>Totale</b>	<b>493</b>	<b>218</b>	<b>711</b>	<b>503</b>	<b>257</b>	<b>760</b>	<b>630</b>	<b>238</b>	<b>868</b>

	Preventivo 2010			Piano finanziario 2011			Piano finanziario 2012		
	Confed. <sup>2)</sup>	Cantoni	Totale	Confed.	Cantoni	Totale	Confed.	Cantoni	Totale
Contributi d'esercizio	190	69	259	186	67	253	187	68	255
Contributi d'investimento	434	188	622	380	138	518	380	142	522
- di cui ammortamenti	284	77	361	273	88	361	277	93	370
- di cui prestiti 2)	150	111	261	107	50	157	103	49	152
<b>Totale</b>	<b>624</b>	<b>257</b>	<b>881</b>	<b>566</b>	<b>205</b>	<b>771</b>	<b>567</b>	<b>210</b>	<b>777</b>

1) 2009 inclusi 12 milioni dal programma di stabilizzazione

2) 2009 inclusi 90 milioni dal programma di stabilizzazione

**1.6 Consultazione dei Cantoni**

Secondo l'articolo 8 capoverso 1 LFFS, il Consiglio federale stabilisce gli obiettivi quadriennali in una convenzione sulle prestazioni; nell'elaborarla, vanno consultati i Cantoni. Con la sua lettera del 20 aprile 2010, il DATEC ha presentato ai direttori cantonali dei trasporti pubblici, insieme a un disegno del presente messaggio, l'esito delle trattative raggiunto con le FFS per la Convenzione sulle prestazioni 11-12 per una presa di posizione entro il 14 maggio 2010.

L'articolo 13 OCFIF stabilisce, riguardo alla collaborazione per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private, che L'UFT diriga il processo di controlling per il finanziamento delle infrastrutture. Per le tratte ordinate congiuntamente coinvolge anche i Cantoni partecipanti. Con lettera del 20 aprile 2010, il DATEC ha presentato ai direttori cantonali dei trasporti pubblici, insieme a un disegno del presente messaggio, l'esito delle trattative raggiunto con le FFS per la Convenzione sulle prestazioni 11-12 per una presa di posizione entro il 14 maggio 2010 e ha informato al contempo in merito all'ulteriore modo di procedere da seguire per la negoziazione delle Convenzioni sulle prestazioni 2011-2012.

**Risultato della consultazione**

.....

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

### **2.1 Legge federale sulle Ferrovie federali svizzere**

*Articolo 26a*      *Disposizione transitoria (nuova)*

Questa disposizione transitoria è necessaria affinché sia possibile tenere conto della modifica, decisa il 5 dicembre 2008 dal Consiglio federale, dell'Ordinanza sulle finanze della Confederazione (OFC, RS 611.01), secondo cui le decisioni finanziarie pluriennali e periodiche di portata rilevante devono essere prese di volta in volta all'inizio di una nuova legislatura. Con una durata della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS ridotta a titolo straordinario a soli due anni si garantisce che il Parlamento, che dovrà essere rieletto nell'autunno del 2011, possa decidere in merito al limite di spesa per il periodo della successiva Convenzione 2013-2016.

### **2.2 Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012**

*Articolo 1*

Questo articolo si basa sull'articolo 8 LFFS, secondo cui il Consiglio federale deve stabilire, d'intesa con le FFS, gli obiettivi quadriennali in un contratto di diritto pubblico, una cosiddetta convenzione sulle prestazioni (art. 8 cpv. 1 LFFS). Questo contratto necessita dell'approvazione del Parlamento (art. 8 cpv. 2 LFFS). La convenzione conclusa tra la Confederazione e le FFS non può essere modificata.

*Articolo 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 sulla Convenzione 07-10 (per gli anni 2007-2009) è allegato al presente messaggio (Allegato 1)..

### **2.3 Decreto federale concernente il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011-2012**

*Articolo 1*

Con questo decreto è approvato un limite di spesa destinato a finanziare le indennità per le prestazioni ordinate con la Convenzione 07-10 presso FFS Infrastruttura. La ripartizione dei mezzi sui singoli anni del periodo di validità della Convenzione 11-12 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 27 della Convenzione 11-12.

### **2.4 Decreto federale concernente un credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere per gli anni 2011-2012**

*Articolo 1*

<sup>1</sup> Con questo decreto viene stanziato un credito d'impegno che serve a compensare le prestazioni ordinate con la Convenzione 11-12 alle imprese di trasporto ferroviarie concessionarie (ad eccezione delle FFS). La suddivisione dei mezzi sui due anni di durata della convenzione sulle prestazioni e le relative rubriche di pagamento del conto finanziario sono decise annualmente dal Parlamento nell'ambito delle deliberazioni del preventivo.

<sup>2</sup> Questo decreto non è soggetto a referendum.

### **3 Conseguenze**

#### **3.1 Per la Confederazione**

##### **Conseguenze finanziarie**

Secondo il piano finanziario deciso dal Consiglio federale il 19 agosto 2009 per gli anni 2011-2012, erano previsti 3'056 milioni di franchi per l'infrastruttura delle FFS e 1'111 milioni di franchi per l'infrastruttura delle ferrovie private. Tenuto conto del programma di consolidamento per gli anni 2011-2013 (programma di consolidamento 11/13) e della compensazione dei gestori delle infrastrutture in seguito all'abolizione del contributo di copertura nel traffico merci, il piano finanziario è stato rettificato a 2'960 milioni di franchi per l'infrastruttura delle FFS, rispettivamente a 1'133 milioni di franchi per quella delle ferrovie private.

Sulla base della decisione del Consiglio federale del 16 dicembre 2009, secondo cui i mezzi pianificati nel piano finanziario rettificato per l'infrastruttura delle FFS e per quella delle ferrovie private non saranno aumentati, l'estensione dei crediti per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS nel conto finanziario della Confederazione viene compensata attraverso un contributo a favore del Fondo FTP. Nel 2011 e nel 2012 la riduzione del contributo a favore del fondo sarà pari a 332 milioni di franchi.

Per l'infrastruttura delle FFS ne risulta dunque un limite di spesa di 3'292 milioni di franchi e per l'infrastruttura delle ferrovie private un credito d'impegno pari a 1'133 milioni di franchi.

Nel complesso, tenuto conto del programma di consolidamento 11/13 non ne risulta pertanto alcun aggravio per il preventivo della Confederazione rispetto al piano finanziario.

##### **Conseguenze in termini di personale**

Il disegno del messaggio non implica alcun maggior onere in termini di personale. Occorre tuttavia tenere presente che le risorse disponibili per l'attività di controlling saranno inizialmente estremamente sollecitate in seguito all'armonizzazione del sistema di finanziamento dei diversi gestori delle infrastrutture.

#### **3.2 Conseguenze per i Cantoni e i comuni**

Il progetto non ha conseguenze dirette per i Cantoni, bensì consente di proseguire con il finanziamento delle tratte delle ferrovie private finanziate congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni anche nel periodo 2011-2012.

Per i contributi cantonali accordati per la realizzazione degli investimenti di ampliamento sulle tratte delle FFS (articolo 26 della Convenzione 11-12) si crea un conseguente onere finanziario a carico dei Cantoni coinvolti.

### **3.3 Conseguenze per l'economia**

Un'infrastruttura ferroviaria in buone condizioni e adeguata alle esigenze dei trasporti costituisce il presupposto per il traffico ferroviario in Svizzera e rappresenta dunque una base essenziale per l'intero sistema economico. Essa rende possibile un trasporto efficiente di persone e di merci. Se i trasporti devono essere effettuati su strada, si creano maggiori costi per l'economia. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria fornisce dunque in ultima analisi un importante contributo alla gestione di un sistema di trasporto sostenibile.

### **3.4 Conseguenze per la politica regionale della Confederazione**

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sostiene in particolare gli obiettivi di politica regionale della Confederazione. Una parte essenziale della rete ferroviaria, in particolare delle ferrovie private, collega anche regioni periferiche. Qualora il limite di spesa, rispettivamente il credito d'impegno dovesse essere ridotto e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria non potesse più essere garantito nella misura necessaria o si fosse costretti a rinunciare a determinate tratte, sarebbero da prevedere al contrario effetti retroattivi negativi.

### **3.5 Altre conseguenze**

La convenzione sulle prestazioni stipulata con le FFS con il relativo limite di spesa e il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private creano i presupposti necessari per la predisposizione di offerte efficienti nel settore del traffico viaggiatori e del trasporto di merci sulla rete ferroviaria svizzera. Essi servono dunque a salvaguardare il valore e la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria costituisce dunque un presupposto per l'approvvigionamento di base nel settore dei trasporti. Al contempo, un'infrastruttura efficiente consente un ulteriore trasferimento del traffico di viaggiatori e di merci dalla strada alla ferrovia. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria contribuisce così indirettamente anche a ridurre l'impatto sull'ambiente.

L'evoluzione macroeconomica positiva della Svizzera è riconducibile in buona parte alla presenza di un'infrastruttura dei trasporti efficiente e di alta qualità. Le convenzioni sulle prestazioni con le FFS assicurano che l'alta qualità che l'infrastruttura ferroviaria svizzera presenta nel confronto internazionale nel possa essere garantita anche in futuro.

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

Il disegno è annunciato nel Messaggio sul programma di legislatura 2007-2011<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> FF 2008 597.

## **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 2011 e 2012 si basano sull'articolo 8 capoverso 2, rispettivamente 4 LFFS, secondo il quale l'Assemblea federale approva la convenzione sulle prestazioni e fissa il limite di spesa. Il Decreto federale concernente un credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere per gli anni 2011-2012 si basa sull'articolo 167 della Costituzione federale (competenza di spesa dell'Assemblea federale).

I decreti concernenti il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2011 e 2012 e il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private per gli anni 2011-2012 hanno il proprio fondamento di diritto materiale nell'articolo 49 LFerr, secondo il quale la Confederazione e i Cantoni finanziano congiuntamente l'infrastruttura ferroviaria. L'infrastruttura delle tratte d'importanza nazionale sono finanziate unicamente dalla Confederazione. Le tratte destinate unicamente al traffico locale o per le escursioni sono escluse dalle prestazioni federali.

A titolo innovativo viene stipulata con le ferrovie private una convenzione sulle prestazioni della durata di due anni. Diversamente dalla convenzione sulle prestazioni stipulata con le FFS, questa non viene sottoposta al Parlamento per l'approvazione, ma è firmata dall'Ufficio federale dei trasporti. Secondo la legge sulle finanze della Confederazione<sup>31</sup>, l'Amministrazione federale può impegnarsi al di là dei crediti decisi (per il 2011) unicamente se tale impegno è coperto da un credito d'impegno (cfr. l'art. 21 cpv. 1 LFC). Per questo motivo, d'ora in avanti l'intera somma delle indennità e dei prestiti a favore delle ferrovie private dovrà essere inclusa in 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 questo sistema di accordi.

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

### **5.3 Forma giuridica**

L'approvazione della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011 e 2012 nonché l'autorizzazione del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2011 e 2012 hanno luogo nella forma del decreto federale semplice (articolo 8 capoverso 2 LFFS in collegamento con l'articolo 29 capoverso 1 rispettivamente con l'articolo 25 capoversi 1 e 2 della legge sul parlamento (LParl)<sup>32</sup>.

La modifica della LFFS ha luogo nella forma della legge federale; quest'ultima è soggetta al referendum facoltativo (articolo 141 capoverso 1 lettera a CF).

<sup>31</sup> Legge federale del 7 ottobre 2005 sulle finanze della Confederazione (LFC), RS 611.0.

<sup>32</sup> Legge federale del 13 dicembre 2002 sull'Assemblea federale (Legge sul Parlamento, LParl), RS 171.10.

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

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 della Costituzione federale (Cost.)<sup>8</sup>, 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 della SA Ferrovie federali svizzere per gli anni 2011 e 2012 e sul credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private per gli anni 2011 e 2012, proposti con il presente messaggio, al Parlamento sono sottoposte due decisioni con ripercussioni sul budget. Dato che per una parte delle prestazioni da finanziare, ovvero 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, il Consiglio federale propone di subordinare i due decreti federali sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni 2011 e 2012 al freno alle spese.

#### **5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi**

La modifica della LFFS nonché i decreti concernenti il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2011 e 2012 e il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private per gli anni 2011 e 2012 sono compatibili con la legge sui sussidi.



Allegati

**Rapporto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra  
la Confederazione e le FFS 2007-2010**

**Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione  
Svizzera e le FFS per gli anni 2011 e 2012**

RS .....



# **Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011–2012**

---

*Il Consiglio federale svizzero  
e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS),*

visto l'articolo 8 capoverso 1 della legge federale del 20 marzo 1998<sup>1</sup> sulle ferrovie federali svizzere (LFFS) e l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> (Lferr),

*convengono:*

## *Preambolo*

1 La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere FFS (FFS) per gli anni 2011–2012. Gli obiettivi pluriennali e la chiara separazione di competenze tra la Confederazione e le FFS consentono di attuare, in un contesto affidabile, le decisioni aziendali con rapidità ed efficacia.

2 In seguito a una modifica dell'ordinanza sulle finanze della Confederazione la presente convenzione sulle prestazioni ha una durata di soli due anni. Si garantisce così che nel 2011 il neoeletto Parlamento possa decidere in merito ai limiti di spesa e alla convenzione sulle prestazioni per gli anni 2013-2016.

3 In base all'articolo 7a LFFS il Consiglio federale, sulla base della presente convenzione sulle prestazioni, emana una strategia del proprietario per le FFS. Gli obiettivi contenuti nella convenzione sulle prestazioni vengono completati e concretizzati nella strategia del proprietario.

4 Con la convenzione sulle prestazioni la Confederazione ordina le prestazioni per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura esistente. I mezzi finanziari necessari per indennizzare le prestazioni infrastrutturali ordinate sono stanziati nell'ambito di un limite di spesa per gli anni 2011–2012.

5 L'ordinazione per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura è coordinata con i progetti finanziati separatamente nell'ambito del fondo FTP e del fondo infrastrutturale.

6 Le ordinazioni di prestazioni nei settori del trasporto di viaggiatori e di merci sono oggetto di convenzioni separate.

RS .....

1   RS **742.31**  
2   RS **742.101**

2001–.....

## **Sezione 1: Obiettivo e basi**

### **Art. 1** Obiettivo

<sup>1</sup> La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere FFS (FFS) per gli anni 2011–2012.

<sup>2</sup> Essa definisce l'offerta infrastrutturale che la Confederazione ordina presso le FFS per gli anni 2011–2012.

### **Art. 2** Basi giuridiche

La presente convenzione poggia sull'articolo 8 LFFS e sugli articoli 49 segg. Lferr. nonché sull'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF, SR 742.120) basata su di essa.

### **Art. 3** Condizioni quadro per la negoziazione della convenzione sulle prestazioni

Per la determinazione delle reciproche prestazioni ai sensi della presente convenzione la Confederazione e le FFS si fondano sulle seguenti rilevanti condizioni quadro:

- a) prezzo dei tracciati:
- ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; SR 742.122), situazione al 1° gennaio 2010;
  - disposizioni esecutive del 7 giugno 1999 dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria (DE-OARF, SR 742.122.4), situazione al 1° gennaio 2010;
  - il contributo di copertura del trasporto regionale di viaggiatori è pari al 13 per cento del ricavo di settore per la durata della convenzione sulle prestazioni;
  - il contributo di copertura del trasporto di viaggiatori in base alla concessione per il traffico a lunga distanza n. 584 è pari al 12 per cento del ricavo di settore per la durata della convenzione sulle prestazioni;
  - per la durata della presente convenzione sulle prestazioni non sarà prelevato alcun contributo di copertura nel traffico merci.
- b) altre condizioni quadro finanziarie:
- costi dell'acquisto di corrente elettrica per FFS Infrastruttura: 10 cent./kWh (dalle sottostazioni); in caso di esigenza dimostrata /di nuovi progetti aumento a 11 cent./kWh dal 2012;

- contributo di compensazione del settore immobiliare delle FFS e del settore centrale destinati a FFS Infrastruttura: 150 milioni di franchi annui;
  - partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi: 41 milioni di franchi per il 2011 e altrettanti per il 2012.
- c) altre condizioni quadro:
- il risanamento della cassa pensioni FFS segue il progetto deciso dal Consiglio di fondazione della cassa pensioni FFS sulla base della decisione del Consiglio federale del 24 giugno 2009 e approvato dal Consiglio di amministrazione delle FFS il 9 settembre 2009 (basato su un contributo della Confederazione pari a 1,148 milioni di CHF). I contributi di risanamento annuali stabiliti per il datore di lavoro pari al 2 risp. 2.5 per cento della massa salariale assicurata e i proporzionali oneri da interessi del versamento diretto operato da gennaio 2010 nella cassa pensioni FFS comportano un aumento dell'onere avente diritto a indennità, che è coperto con il limite di spesa,
  - le FFS tutelano gli interessi del gestore per l'intera rete FFS, incluse le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri,
  - il finanziamento degli investimenti per l'entrata in servizio della galleria di base del San Gottardo e delle linee di accesso è effettuato con i mezzi del fondo FTP,
  - da fine 2012 le specifiche per l'ETCS-Level 1 Limited Supervision è parte integrante delle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI). Si presuppone che già nel 2011 i requisiti specifici L1 LS saranno sufficientemente stabili per poter programmare l'installazione sulle tratte degli standard L1 LS.

**Art. 4** Delimitazione dei finanziamenti

<sup>1</sup> Con la presente convenzione la Confederazione concede i mezzi finanziari per indennizzare i costi non coperti e pianificati negli anni 2011 e 2012, compresi gli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS (conformemente alla definizione di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr), nonché prestiti rimborsabili condizionatamente senza interessi per il finanziamento di investimenti volti ad adeguare la rete alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

<sup>2</sup> Ulteriori investimenti possono essere garantiti sia da un'espressa normativa della presente convenzione sia da un finanziamento speciale della Confederazione e dei Cantoni. Non sono oggetto della presente convenzione i finanziamenti speciali (fondo FTP, fondo infrastrutturale).

<sup>3</sup> Gli investimenti per terminali del traffico combinato e per binari di raccordo sostenuti dalla Confederazione con finanziamenti speciali non possono essere finanziati con mezzi supplementari della presente convenzione.

## **Sezione 2: Obiettivi per le FFS**

### **Art. 5** Principi della fornitura di prestazioni

Le FFS e le società controllate improntano le proprie prestazioni alle esigenze di mercato e attribuiscono un ruolo prioritario all'economicità, alla qualità, alla soddisfazione della clientela e alla puntualità nonché alla sicurezza. La Confederazione consente alle FFS e alle sue affiliate di fornire prestazioni in maniera efficace accordando loro condizioni concorrenziali eque e garantendo un'adeguata libertà di gestione. Si aspetta che le FFS incrementino ulteriormente la produttività pur garantendo elevati standard qualitativi e mantenendo la qualità degli impianti. Se, in singoli settori di attività, la situazione del mercato non consente di coprire le spese d'esercizio per un lungo periodo, le FFS forniscono prestazioni solo su ordinazione dei poteri pubblici e in base a un'indennità decisa in precedenza.

### **Art. 6** Obiettivi di politica dei trasporti

Le FFS improntano le loro prestazioni agli obiettivi della politica dei trasporti stabiliti dalla Confederazione.

### **Art. 7** Obiettivi finanziari

<sup>1</sup> Le FFS conseguono un risultato d'esercizio che rappresenta una base finanziariamente sana per l'intera azienda. In ogni settore deve essere ottenuto nel medio termine un cash flow equilibrato.

<sup>2</sup> I settori per cui non sussiste diritto all'indennità accrescono la capacità economica delle FFS con profitti adeguati.

<sup>3</sup> FFS Infrastruttura e il trasporto regionale di viaggiatori devono perlomeno pareggiare il bilancio, tenuto conto dell'indennità per i costi non coperti e pianificati.

<sup>4</sup> La Confederazione può concedere alle FFS prestiti rimborsabili alle condizioni di mercato per un massimo di 800 milioni di franchi l'anno per investimenti nel settore dei trasporti e investimenti a carattere commerciale. Al fine di superare provvisorie esigenze di liquidità, la Confederazione può concedere alle FFS prestiti rimborsabili alle condizioni di mercato per un importo massimo di 200 milioni di franchi l'anno. Le FFS notificano al più presto all'Amministrazione federale delle finanze (AFF) il loro previsto fabbisogno annuo di fondi. Il ricorso a crediti sul mercato dei capitali è coordinato e disciplinato dalle FFS insieme con l'AFF. Le FFS possono emettere prestiti obbligazionari solo previo accordo dell'AFF. Le FFS e l'AFF regolamentano la concessione di prestiti, l'informazione e il coordinamento in una convenzione.



<sup>5</sup> Nella strutturazione dell'offerta le FFS garantiscono con la Confederazione il duraturo finanziamento dei costi dell'intero sistema, in particolare i costi d'esercizio e d'investimento.

<sup>6</sup> Oltre ai finanziamenti concessi dalla Confederazione e dai Cantoni una lungimirante politica dei prezzi deve garantire un'adeguata partecipazione al finanziamento da parte degli utenti.

#### **Art. 8** Sicurezza

Con una gestione transettoriale della sicurezza e della qualità le FFS provvedono a mantenere costantemente elevato il livello della sicurezza, adattandolo ai potenziali rischi e alle possibilità economiche. Nell'ambito della sua attività di vigilanza, l'UFT controlla se la gestione della sicurezza è in grado di funzionare nella pratica.

#### **Art. 9** Partecipazioni e cooperazioni

Tenuto conto della presente convenzione e delle loro possibilità finanziarie e di personale, le FFS possono impegnarsi in partecipazioni e cooperazioni (alleanze, costituzioni di società e altre forme di collaborazione) in Svizzera e all'estero, se ciò contribuisce al rafforzamento dell'attività di base in Svizzera o risponde ad una logica strategico-industriale di altro tipo e se favorisce il conseguimento degli obiettivi strategici e, a lungo termine, la stabilità o la crescita del valore dell'azienda. Le partecipazioni e le cooperazioni vanno gestite accuratamente a livello direzionale, tenendo adeguatamente conto dei rischi che ne derivano.

#### **Art. 10** Ruolo delle FFS nei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il sistema globale dei trasporti pubblici necessita di un coordinamento nazionale della pianificazione della fornitura di prestazioni. Con le altre aziende di trasporto e con la collaborazione della Confederazione, le FFS predispongono un'offerta nazionale integrata. Le FFS assumono il ruolo di impresa guida nel coordinamento del trasporto di viaggiatori e integrano il traffico regionale, locale e delle agglomerazioni nel sistema globale. Contribuiscono a garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto e promuovono la mobilità combinata.

<sup>2</sup> Nell'ambito delle attività nel traffico diretto le FFS promuovono lo sviluppo e la realizzazione di calibrate soluzioni di marketing e di distribuzione nonché un'informazione alla clientela improntata a criteri moderni.

#### **Art. 11** Orientamento strategico del trasporto di viaggiatori

<sup>1</sup> Il settore del trasporto di viaggiatori assicura l'alta quota di mercato dei trasporti pubblici.

<sup>2</sup> Sulla base della concessione vigente, le FFS gestiscono l'intera rete nazionale dei trasporti a lunga distanza secondo standard qualitativi di alto livello. Il trasporto di

viaggiatori a lunga distanza contribuisce in misura determinante a creare una duratura base, finanziariamente sana, dell'intera azienda.

<sup>3</sup> Nel trasporto regionale di viaggiatori, le FFS assicurano l'attuale, elevata quota di mercato ottimizzando continuamente il rapporto tra indennità e prestazione. Inoltre le FFS si preparano in maniera mirata a un'eventuale gara di aggiudicazione. Il trasporto regionale transfrontaliero di viaggiatori persegue una strategia orientata alla crescita a condizione che i rischi per le FFS siano sostenibili e risulti garantita una duratura redditività.

<sup>4</sup> Nel trasporto transfrontaliero di viaggiatori le FFS migliorano la loro posizione di mercato, assicurando così il mercato interno svizzero, e permettono alla Svizzera di partecipare a cooperazioni con le limitrofe regioni metropolitane.

<sup>5</sup> Le FFS adottano le misure economicamente necessarie e, nell'ambito degli organi dell'Unione svizzera dei trasporti pubblici (UTP), si impegnano affinché siano integrati gli elementi di una struttura dei prezzi orientata alla domanda per ottimizzare i ricavi, contenere i picchi della domanda e ottimizzare l'impiego del materiale rotabile e dell'infrastruttura.

#### **Art. 12** Orientamento strategico nel traffico merci

<sup>1</sup> Nel traffico svizzero a carri completi le FFS gestiscono una rete ferroviaria di trasporto delle merci economicamente indipendente nel medio termine, orientata alle esigenze delle aziende del settore. Se la rete esistente non si dimostrasse commisurata alle esigenze, sulla base di una strutturazione dei costi basata sul principio di causalità le FFS elaborano le basi decisionali per un aumento delle indennità da sottoporre alla Confederazione.

<sup>2</sup> Nell'ambito operativo "Internazionale" FFS Cargo punta al ruolo di azienda trazione di trasporti combinati e treni completi sul corridoio nord-sud e favorisce così gli sforzi della Confederazione per trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. Grazie a cooperazioni sostenibili viene conseguito nel medio termine un risultato d'esercizio redditizio e duraturo.

#### **Art. 13** Orientamento strategico negli immobili

<sup>1</sup> FFS Immobili contribuisce a rendere piacevoli e accoglienti le stazioni lungo l'intera rete come pure a svilupparle e ampliarle in funzione della domanda rendendole centri di servizio attenti alle esigenze della clientela.

<sup>2</sup> FFS Immobili consegue un profitto adeguato con una gestione attiva del portafoglio e uno sviluppo mirato delle aree delle stazioni e partecipa alla rivalutazione dei fondi derivante dai collegamenti ferroviari. In questo ambito collabora strettamente con le autorità cantonali e municipali. FFS Immobili contribuisce così in misura determinante alla crescita imprenditoriale delle FFS.

<sup>3</sup> Con i fondi conseguiti il settore versa un contributo di compensazione annuo di 150 milioni di franchi al settore delle infrastrutture e assicura il finanziamento e il

rimborso del primo prestito di 1,5 miliardi di CHF assunto dalle FFS per il risanamento della cassa pensioni.

### **Sezione 3: Obiettivi dell'offerta di infrastruttura**

#### **Art. 14** Garanzia di un alto livello di sicurezza

Nei limiti delle possibilità economiche e finanziarie le FFS adeguano costantemente l'attuale, elevato livello di sicurezza ai progressi della tecnica e al potenziale di rischio. A tal fine perseguono in particolare i seguenti obiettivi parziali:

- garantire un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti (v. anche Letter of common understanding: compiti, competenze e responsabilità nell'accesso alla rete del 16.11.2009);
- garantire che la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sia resa conforme alle norme tecniche riconosciute nel quadro dei programmi di mantenimento della sostanza;
- attuare il programma di risanamento dei passaggi a livello entro il 2012 in misura tale che sia possibile adeguare alle norme di legge tutti i passaggi a livello entro la fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge);
- aumentare la sicurezza dell'accesso e dell'attesa lungo i marciapiedi con nuove costruzioni e ristrutturazioni;
- ridurre i rischi derivanti da siti contaminati e da incidenti in modo da ottemperare alle direttive della Confederazione.

#### **Art. 15** Garanzia dell'efficienza della rete

Con misure adeguate FFS Infrastruttura garantisce, nel rispetto dell'economicità, la maggiore efficienza possibile della rete e degli impianti. In tal modo contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi parziali:

- coinvolgere senza discriminazioni le imprese di trasporto ferroviario (di seguito: ITF) che circolano regolarmente sulla rete delle FFS nei processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti;
- garantire l'elevata disponibilità degli impianti e la massima stabilità possibile dei trasporti ;
- garantire l'integrazione dell'asse NFTA del San Gottardo nella rete FFS. L'UFT e le FFS si consultano regolarmente.

#### **Art. 16** Utilizzazione ottimale delle capacità e accesso non discriminatorio alla rete

1 FFS Infrastruttura mette a disposizione del servizio per l'assegnazione dei tracciati le basi necessarie per un'ottimale attribuzione delle capacità.

<sup>2</sup> FFS Infrastruttura rende accessibili su Internet i parametri tecnici degli impianti rilevanti per l'accesso alla rete nonché la copertura delle singole tratte in base all'orario attuale.

**Art. 17**            Miglioramento dell'interoperabilità

<sup>1</sup> FFS Infrastruttura promuove, nel quadro dei suoi programmi di rinnovamento e ampliamento, l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori della rete in Svizzera e all'estero. A tal fine gli attuali sistemi di sicurezza dei treni SIGNUM e ZUB 121 installati sulle tratte sono sostituiti da EuroZUB e EuroSignum. La migrazione dell'intera rete su ETCS Level 1 Limited Supervision comincerà nel 2011 e si concluderà nel 2017. Sono prioritari ai fini della sostituzione gli assi nord-sud Basilea –Domodossola e Basilea – Chiasso/Luino (conformemente a quanto definito nel quadro del progetto di corridoio Rotterdam–Genova).

<sup>2</sup> FFS Infrastruttura svolge la funzione di impresa guida per il sistema ETCS e in questa veste è responsabile del coordinamento tecnico e d'esercizio tra i gestori di infrastrutture e le ITF. Essa provvede alla costituzione e alla conservazione delle conoscenze necessarie a tal fine.

<sup>3</sup> FFS Infrastruttura gestisce e sviluppa la rete GSM-R Svizzera. La migrazione dei sistemi radio analogici delle FFS al sistema GSM-R deve essere conclusa entro il 2011. In qualità di impresa guida per il sistema GSM-R assicura l'interoperabilità con altre ferrovie svizzere ed estere, verifica e procura gli apparecchi periferici GSM-R e li rende accessibili senza discriminazioni alle aziende di trasporto ferroviario.

<sup>4</sup> Al fine di migliorare la comunicazione tra i propri servizi di emergenza e le autorità e le organizzazioni per il salvataggio e la sicurezza, FFS Infrastruttura attea le proprie gallerie in base a quanto sancito dalla direttiva dell'UFT in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti (Ufficio federale dei trasporti, 10 agosto 2009) in modo che possano essere munite dei segnali delle rispettive reti cantonali POLYCOM.

<sup>5</sup> FFS Infrastruttura rispetta le specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI) sulle tratte della sua rete.

**Art. 18**            Aumento della produttività

<sup>1</sup> Le FFS accrescono la produttività nell'esercizio e nella manutenzione delle infrastrutture migliorando in tal modo l'efficienza dei sussidi concessi.

<sup>2</sup> Garantiscono la trasparenza nei confronti dell'UFT presentando conti separati per le singole linee e i nodi della rete FFS.

<sup>3</sup> Nella gestione delle infrastrutture le FFS si impegnano affinché l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere ottimizzata e i costi non coperti siano ridotti. In particolare offrono ad altri gestori di infrastrutture la

possibilità di partecipare all'approvvigionamento di materiale, ai contratti di manutenzione e all'acquisto di risorse energetiche.

#### **Sezione 4: Prestazioni ordinate presso FFS Infrastruttura**

##### **Art. 19** Principi dell'ordinazione di infrastruttura

<sup>1</sup> Conformemente all'articolo 49 capoverso 3 Lferr, la Confederazione finanzia esclusivamente linee di importanza nazionale. Di conseguenza, l'intera infrastruttura ferroviaria delle FFS esistente al 1° gennaio 2010 e oggetto di concessione in base alla disposizione transitoria sulla modifica della Lferr del 20 marzo 2009 è finanziata dalla sola Confederazione, compresi i servizi centrali esplicitamente ordinati nella presente convenzione per la rete ferroviaria svizzera.

<sup>2</sup> I costi previsti non coperti in base al risultato delle trattative del 22 febbraio 2010 per gli anni 2011 e 2012 servono come base per il calcolo dell'indennità per l'infrastruttura (contributi d'esercizio). Eventuali modifiche successivamente apportate alla pianificazione finanziaria non comportano adeguamenti delle indennità.

##### **Art. 20** Tratte e nodi da gestire

<sup>1</sup> L'ordinazione della Confederazione comprende l'esercizio, la manutenzione, il rinnovo e l'ulteriore sviluppo puntuale di tutte le tratte e i nodi della rete delle FFS compresi le linee di trazione, le sottostazioni e i convertitori di frequenza.

<sup>2</sup> La pianificazione dei lavori di mantenimento e ampliamento è orientata alle esigenze. FFS Infrastruttura li stabilisce d'intesa con le ITF nelle disposizioni di accesso alla rete.

<sup>3</sup> Le seguenti stazioni di smistamento sono comprese nell'ordinazione: Basilea RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Losanna Triage, RB Limmattal (compreso l'impianto di smistamento di Zurigo Mülligen), RB Däniken. Le FFS verificano periodicamente il numero delle stazioni di smistamento necessarie.

<sup>4</sup> FFS Infrastruttura mantiene gli impianti di carico e scarico delle merci esistenti al 1° gennaio 2011. La chiusura è possibile soltanto se tali impianti non sono utilizzati in tempi prevedibili o se il loro mantenimento risulta molto antieconomico. L'UFT deve essere previamente informato delle chiusure previste.

<sup>5</sup> Le FFS sono responsabili dell'integrazione nella propria rete delle gallerie di base NFTA del San Gottardo e del Ceneri (prevedibilmente nel 2017). Il finanziamento è effettuato tramite il Fondo FTP e comprende la pianificazione e la predisposizione dei processi, dei mezzi d'esercizio e degli impianti necessari all'esercizio e alla manutenzione. Il fabbisogno di fondi per la preparazione dell'esercizio è considerato nel limite di spesa inerente alla convenzione sulle prestazioni. Ne fanno parte l'elaborazione dei necessari presupposti e piani relativi al prezzo dei tracciati, all'orario e al Network Statement, oltre alle istruzioni in vista della messa in servizio, se non rientrano nell'ambito di competenza delle ITF.

<sup>6</sup> Su incarico di terzi FFS Infrastruttura può gestire altre tratte. L'indennità per

l'esercizio di tali tratte non è oggetto della presente convenzione.

**Art. 21** Delimitazione delle prestazioni ordinate

Le seguenti prestazioni non devono essere fonte di costi non coperti per FFS Infrastruttura, né direttamente né indirettamente:

- distribuzione di biglietti;
- costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente e il trasporto di energia;
- costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per l'approvvigionamento di acqua ed energia a 50 Hz, se superano il proprio fabbisogno;
- investimenti nonché manutenzione ed esercizio di impianti di informazione alla clientela nell'infrastruttura, che oltrepassano le direttive stabilite dall'UFT con le FFS e non riguardano la piattaforma centrale d'informazione di cui all'articolo 22;
- costruzione ed esercizio di terminali del traffico combinato (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'OPTMe<sup>3</sup>);
- costruzione ed esercizio di binari di raccordo (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'OBR<sup>4</sup>);
- prestazioni di servizio (secondo l'art. 23 OARF) per le imprese ferroviarie;
- assunzione parziale di compiti del gruppo, di altre divisioni o di terzi, che non sono correlati al settore dell'infrastruttura;
- finanziamenti preliminari di investimenti.

**Art. 22** Ordinazione di prestazioni che esulano dalla rete delle FFS

La Confederazione ordina a FFS Infrastruttura le seguenti prestazioni che esulano dalla rete delle FFS:

- elaborazione dell'orario annuale nell'ambito del processo di attribuzione dei tracciati all'attenzione del servizio di assegnazione dei tracciati in base alle convenzioni vigenti con le imprese ferroviarie interessate;
- approntamento e ulteriore sviluppo degli strumenti di pianificazione (NeTS) per l'elaborazione dell'orario per l'intera rete ferroviaria svizzera;
- pubblicazione dell'orario ufficiale per l'insieme dei trasporti pubblici e allestimento della raccolta comune degli orari ferroviari a disposizione del pubblico, conformemente all'articolo 13 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV);

<sup>3</sup> BGFV: ordinanza sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia, RS 740.12.

<sup>4</sup> OBR: ordinanza sui binari di raccordo, RS 742.141.51.

- pianificazione delle capacità a medio – lungo termine sulla rete a scartamento normale (compresi i progetti cui sono destinati finanziamenti speciali); studi approfonditi su richiesta dei Cantoni o delle ITF non fanno parte dell'ordinazione di prestazioni da parte della Confederazione;
- esercizio e mantenimento della qualità di una piattaforma centrale per l'informazione ai clienti, che predispone i dati sull'orario (orario previsto, orario effettivo, previsione) e li mette a disposizione degli utenti interessati;
- prestazioni nella veste di impresa guida per l'introduzione del sistema ETCS sulla rete a scartamento normale in base al contratto tra UFT e le FFS del 4 ottobre 2005;
- messa a disposizione e fornitura di servizi della rete GSM-R nella veste di impresa guida per l'introduzione del sistema GSM-R sull'intera rete ferroviaria svizzera;
- pianificazione a livello nazionale della rete di trazione 132kV/16.7 Hz e realizzazione degli investimenti necessari nelle sottostazioni e nei convertitori di frequenza;
- esercizio affidabile della rete di trazione 132kV/16.7 Hz, delle sottostazioni e dei convertitori di frequenza.

**Art. 23** Contributi d'esercizio

Per gli anni 2011-2012 la Confederazione concede alle FFS contributi d'esercizio per un importo pari a 900 milioni di franchi per la fornitura delle prestazioni d'infrastruttura ordinate negli articoli 20 e 22.

**Art. 24** Contributi d'investimento

Accettando l'ordinazione della Confederazione le FFS si impegnano a gestire e a sviluppare ulteriormente la loro infrastruttura in conformità con gli obiettivi concordati. Per gli anni 2011–2012 sono versati contributi d'investimento per un importo pari a 2392 milioni di franchi per:

- a) il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente;
- b) l'adeguamento ai progressi della tecnica;
- c) adeguamenti e potenziamenti orientati alla domanda, in particolare per l'eliminazione delle carenze di capacità (cfr. art. 26);
- d) adeguamenti dell'orario per garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto.

**Art. 25** Investimenti nel mantenimento della qualità dell'infrastruttura

<sup>1</sup>I contributi d'investimento concessi nel quadro del limite di spesa servono innanzitutto a mantenere l'infrastruttura delle FFS in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

<sup>2</sup> Negli anni 2011-2012, per un adeguato mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS sono disponibili complessivamente 2177 milioni di franchi del limite di spesa.

<sup>3</sup> L'approvvigionamento di veicoli di smistamento e di manutenzione (binari e strada) è effettuato al di fuori del limite di spesa con prestiti a tassi di mercato, a condizione che non siano parte di un grande progetto per il quale è stato accordato un finanziamento straordinario.

**Art. 26** Investimenti nell'ampliamento della rete

<sup>1</sup> La Confederazione e le FFS hanno concordato la realizzazione dei seguenti progetti con un fabbisogno complessivo di fondi del limite di spesa per gli anni 2011-2012 di 215 milioni di franchi:

Progetto	Beneficio	Costi totali	Costi netti FFS Infrastruttura (meno contributi di terzi)			
			Totale lordo	Totale netto	entro il 2010	CP 11-12
2° ponte sul Reno a Basilea	Eliminazione delle carenze di capacità / TM, TL, TR	51,7	51,7	1,2	19,2	16,3
3° binario Rütli - Zollikofen	Eliminazione delle carenze di capacità / TM, TL, TR	70,6	43,4	19,0	24,4	
Stazione di Giubiasco, prolungamento del binario 36	Migliorare il coordinamento tra i nodi / Rendere il traffico più scorrevole	42,1	42,1	1,2	5,1	35,9
Olten - Aarau, aumento prestazioni Däniken-Wöschnau	Requisito riduzione tempi di percorrenza E-O (preparazione galleria dell'Eppenbergr)	83,1	80,2	4,1	34,2	42,0
Olten - Bienne, binari di sorpasso Oensingen / Luterbach	Eliminazione delle carenze di capacità / TM, TL, TR	16,7	16,7	0,0	16,7	
Stazione di Lupfig, ampliamento stazione traffico merci	Sviluppo del mercato traffico merci	15,4	15,4	9,0	6,4	
Losanna, Paleyres prolungamento impianto di ricovero	Aumento capacità nodo Losanna	19,5	9,5	0,6	0,5	8,6



Contributo alla linea di transito di Zurigo	Quota costi a carico del TL per la linea di transito Zurigo	350,0	350,0	50,0	74,0	226,0
ca. 30 altri progetti < 10 mio. di franchi	diverse misure volte ad aumentare le prestazioni	256,4	202,9	52,7	34,7	118,5
<b>Totale</b>		<b>905,4</b>	<b>811,8</b>	<b>152,8</b>	<b>215,0</b>	<b>447,3</b>

<sup>2</sup> Se i progetti elencati nel capoverso 1 non sono realizzati come previsto nel periodo 2011–2012, l'UFT può convenire con le FFS di utilizzare i fondi disponibili per la realizzazione di altri progetti.

<sup>3</sup> La realizzazione di nuovi progetti con la partecipazione finanziaria di terzi presuppone la conclusione di una convenzione di finanziamento trilaterale (Confederazione – FFS – Terzi).

## Sezione 5: Stanziamento dei mezzi

### Art. 27 Limite di spesa per FFS Infrastruttura

<sup>1</sup> Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente convenzione sulle prestazioni è stanziato un limite di spesa di 3292 milioni di franchi per gli anni 2011–2012. I mezzi sono impiegati nel modo seguente:

(Mio. fr.)	2011	2012	Totale
Contributi d'esercizio	450	450	<b>900</b>
Contributi d'investimento	1'181	1'211	<b>2'392</b>
<b>Totale</b>	<b>1'631</b>	<b>1'661</b>	<b>3'292</b>

<sup>2</sup> I seguenti importi sono presentati separatamente perché hanno uno scopo particolare e non sono direttamente influenzati da FFS Infrastruttura:

- a) Partecipazione in proporzione ai vantaggi ZVV (Zürcher Verkehrsverbund):  
per compensare i contributi prestati al potenziamento dell'infrastruttura della ferrovia celere (S-Bahn) di Zurigo, lo ZVV ha diritto a una riduzione dei prezzi dei tracciati della ferrovia celere di 82 milioni di franchi. FFS Infrastruttura rimborsa questo importo allo ZVV forfetariamente (versamenti di acconti massimi).

- b) Deduzione dell'imposta precedente:  
conformemente alla legge federale del 12 giugno 2009 (RS 641.20)  
concernente l'imposta sul valore aggiunto, i sussidi ricevuti comportano la  
deduzione dell'imposta precedente. Applicando l'aliquota forfetaria del  
3,7 per cento a titolo di imposta precedente, stabilita dall'Amministrazione  
federale delle contribuzioni per semplificare il calcolo dell'imposta sul  
valore aggiunto, negli anni 2011-2012 risulta per FFS Infrastruttura una  
deduzione dell'imposta precedente di circa 120 milioni di franchi.

**Art. 28**      Compensazione dei costi d'esercizio non coperti

<sup>1</sup> I contributi d'esercizio previsti nella presente convenzione sono versati ogni anno  
in quattro rate uguali a metà febbraio, metà maggio, metà agosto e metà novembre.

<sup>2</sup> Il risultato d'esercizio di FFS Infrastruttura è messo a bilancio conformemente  
all'articolo 67 Lferr.

**Art. 29**      Finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura

<sup>1</sup> La Confederazione risponde ai fabbisogni basilari in materia di investimenti  
concedendo indennità per l'onere d'ammortamento, oltre che prestiti senza interessi  
condizionatamente rimborsabili.

<sup>2</sup> Il pagamento avviene di solito trimestralmente insieme con i contributi d'esercizio.

<sup>3</sup> La suddivisione tra contributi d'investimento in un pagamento a fondo perso (per  
l'indennità dell'onere d'ammortamento) e prestiti senza interessi condizionatamente  
rimborsabili è stabilita alla fine di ogni anno in base all'onere d'ammortamento  
effettivo (compresi gli ammortamenti diretti).

<sup>4</sup> I contributi di terzi agli investimenti nell'infrastruttura conformemente all'articolo  
3 capoverso 4 LFFS si effettuano sotto forma di prestiti senza interessi o contributi a  
fondo perso. La concessione di fondi per gli investimenti di ampliamento elencati  
all'articolo 26 superiori a 10 milioni di franchi è stabilita in convenzioni separate  
stipulate tra Confederazione – Cantone(i) e FFS. Rimane riservato l'articolo 25  
capoverso 3.

## **Sezione 6: Controlling**

**Art. 30**      Controlling del finanziamento delle infrastrutture

<sup>1</sup> Il controlling (conduzione) del finanziamento infrastrutturale della Confederazione  
si fonda sull'ordinanza sulla concessione e sul finanziamento dell'infrastruttura  
ferroviaria (OCFIF, RS 742.120). Esso contribuisce all'investimento efficace ed  
efficiente dei mezzi stanziati nel limite di spesa a favore dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> Basandosi sulla definizione comune degli obiettivi e sulla descrizione delle  
prestazioni da fornire ai sensi della presente convenzione, le FFS sono responsabili  
delle decisioni operative e delle misure da adottare per il conseguimento di tali  
obiettivi.

**Art. 31** Rapporti sulla realizzazione degli obiettivi

<sup>1</sup> Nel quadro di riunioni regolari e rapporti mensili le FFS informano l'UFT sullo stato della realizzazione degli obiettivi relativi agli indicatori convenuti nell'allegato. Entro la metà di marzo di ogni anno le FFS sottopongono all'UFT un rapporto annuale completo sul raggiungimento degli obiettivi e sull'attuazione degli investimenti di ampliamento convenuti.

<sup>2</sup> Le FFS mettono a disposizione dell'UFT tutte le informazioni basilari per un efficace controlling del finanziamento delle infrastrutture. In un rapporto annuo sullo stato della rete, redatto in base alle esigenze dell'UFT, forniscono informazioni approfondite sullo stato degli impianti dell'infrastruttura.

**Art. 32** Procedura in caso di scostamento dagli obiettivi

In caso di scostamenti dagli obiettivi l'UFT può disporre sanzioni organizzative o finanziarie basandosi sull'articolo 22 capoverso 4 OCFIF.

**Art. 33** Documenti rilevanti

<sup>1</sup> Le FFS mettono a disposizione dell'UFT tutti i documenti rilevanti per il controlling della presente convenzione.

<sup>2</sup> Le basi pianificatorie necessarie all'elaborazione della presente convenzione (cfr. art. 3) devono essere conservate per 10 anni.

**Art. 34** Controlling degli obiettivi del proprietario per le FFS

I dettagli sul rapporto in merito al raggiungimento degli obiettivi strategici del Consiglio federale per le FFS (sezione 2) sono convenuti nella strategia del proprietario.

## **Sezione 7: Modifiche, entrata in vigore, validità**

**Art. 35** Modifiche della convenzione sulle prestazioni

In caso di cambiamento o del mancato verificarsi di una o più condizioni quadro conformemente all'articolo 3, le parti contraenti avviano trattative per adeguare la convenzione sulle prestazioni, che modificheranno in modo tale da ripristinare gli interessi e gli obblighi sanciti nella presente convenzione. Le modifiche sono effettuate da parte della Confederazione conformemente all'articolo 8 capoverso 3 LFFS.

**Art. 36** Entrata in vigore e validità

La presente convenzione entra in vigore il 1° gennaio 2011 e si applica fino al 31 dicembre 2012.

In nome  
delle Ferrovie federali svizzere

Il presidente del Consiglio  
d'amministrazione:  
Dr. Ulrich Gysi

In nome  
del Consiglio federale svizzero

La presidente della Confederazione:  
Doris Leuthard

Il direttore  
Andreas Meyer

La Cancelliera della Confederazione:  
Corina Casanova

## Allegato 1: rapporto sul conseguimento degli obiettivi

Sicurezza

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni
Collisioni	Numero di collisioni con coinvolgimento di una corsa treno per mio. tracciato-chilometri	Numero / mio. tr-km	mensile	
Deragliamenti	Numero di deragliamenti con coinvolgimento di una corsa treno per mio. tracciato-chilometri	Numero / mio. tr-km	mensile	
Passaggi a livello pericolosi	Numero di passaggi a livello non conformi alle norme OFerr a fine anno	Numero	mensile	Previsione fino al 2014
Persone coinvolte in incidenti nell'accesso alla ferrovia	Numero di persone coinvolte in incidenti nell'accesso alla ferrovia (stazioni, fermate)	Numero	mensile annuale	indicare anche i dati su tutti i casi verificatisi

Disponibilità e qualità dell'esercizio (garanzia dell'efficienza della rete)

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni
Disponibilità della rete	Tracciato-chilometri non percorribili a causa di previsti blocchi, sostituiti con autobus (in % dei tr-km traffico viaggiatori)	%	annuale	
Minuti di ritardo infrastruttura	Media mensile dei minuti di ritardo causati dal gestore dell'infrastruttura	Minuti / Mese	mensile	
Minuti di ritardo dei viaggiatori	Totale minuti di ritardo (> 3 min.) in 13 stazioni	Mio. min.TVR	mensile	nessun valore

nodali<sup>5</sup> moltiplicato per  
il numero di viaggiatori

target, a  
titolo  
informativo

#### Utilizzazione della rete

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni
Tracciato-chilometri-venduti	Totale tracciato-chilometri venduti	Mio. tr-km	mensile	
Ricavi dei tracciati	Ricavi risultanti dalla vendita di tracciati	Mio. CHF	mensile annuale	Inoltre proventi dai tracciati in base alle ITF
Efficienza dell'utilizzazione della rete	Tracciato-chilometri per chilometro di binari BP principali	Tr-km / km	annuale	

#### Produttività

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni
Esercizio	Costi della conduzione del traffico, della comunicazione d'esercizio e dell'approvvigionamento di corrente 50Hz per tracciato-chilometro	CHF / tr-km	annuale	
Manutenzione	Spese di manutenzione per mille tonnellate-chilometro lorde	CHF / mille tkmL	annuale	
Rinnovo	Costi del rinnovo della sovrastruttura (tipo 1) per metro ricostruito (senza costi di progettazione) <sup>6</sup>	CHF / m	annuale	Anche rendiconto lunghezza rinnovo tipo 1; lunghezza totale

<sup>5</sup> 13 nodi (Ginevra, Losanna, Visp, Lucerna, Bellinzona, Berna, Bienne, Basilea, Olten, Zurigo, Winterthur, San Gallo, Sargans).

<sup>6</sup> Costi di rinnovo per m. per rotaie, traversine, massicciate; solo binari - senza scambi, senza ampliamenti.

Efficienza dei sussidi Contributo d'esercizio della Confederazione per tracciato-chilometro CHF / tr-km annuale

Stato della rete

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni
Geometria dei binari	Numero di superamenti della soglia di intervento immediato (SII) per 100 chilometri di binari principali <sup>7</sup>	Numero / 100 km BP	annuale	Inoltre rapporto lunghezza totale del rinnovo sovrastruttura: lunghezza rinnovo tipo 1; lunghezza totale
Difetti dei binari	Numero difetti dei binari per 1 chilometro di binari principali <sup>8</sup>	Numero / km BP	annuale	

Rapporto su altri obiettivi

Obiettivi	Descrizione	Frequenza
Carenze di capacità nella rete	Cartina, spiegazioni	Annuale
Sondaggio soddisfazione cliente	Spiegazioni risultati, misure e attuazione delle misure	Annuale
ITF ETCS	Cartina, spiegazioni	Annuale
GSM-R	Cartina, spiegazioni	Annuale
Investimenti di ampliamento	Rapporto sullo stato dei lavori	Annuale
Standard di costruzione	Rapporto d'attività	Annuale
Rapporto stato della	Rapporto e file elettronico	Annuale

<sup>7</sup> Soglia di intervento immediato (SII): se questo valore viene superato, vanno adottate misure dettate dalla valutazione tecnica per garantire la sicurezza del percorso. Le misure possono consistere in una correzione, una riduzione della velocità o un blocco della tratta.  
<sup>8</sup> Difetti dei binari: fessure, rotture, danneggiamenti che rendono indispensabile sostituire le rotaie.

rete

Conto delle tratte

Rapporto e file elettronico

Annuale



**Legge federale  
sulle Ferrovie federali svizzere  
(LFFS)**

*Progetto*

Modifica del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto il messaggio del Consiglio federale del xx xxxxx 2010<sup>1</sup>,  
*decreta:*

I

La legge federale del 20 marzo 1998<sup>2</sup> sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS) è modificata come segue:

**Art. 26a**      **Disposizione transitoria (nuovo)**

La prima convenzione sulle prestazioni conclusa dopo l'entrata in vigore della modifica del ...<sup>3</sup> della presente legge è valida per due anni.

II

<sup>1</sup> La presente modifica sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup> La presente modifica entra in vigore con effetto retroattivo il 1° gennaio 2011.

1    FF 2010 ...  
2    RS 742.31  
3    RU ...



**Decreto federale  
concernente la Convenzione sulle prestazioni tra  
la Confederazione Svizzera e la società anonima  
Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011–2012**

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto l'articolo 8 capoverso 2 della legge del 20 marzo 1998<sup>1</sup> sulle Ferrovie federali  
svizzere (LFFS),  
visto il messaggio del Consiglio federale del xx xxxxx 2010<sup>2</sup>,  
*decreta:*

**Art. 1**

La Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere per gli anni 2011–2012 è approvata.

**Art. 2**

È preso atto del rapporto delle FFS sul periodo di prestazione corrente.

**Art. 3**

Il presente decreto non sottostà a referendum.

<sup>1</sup> RS 742.31  
<sup>2</sup> FF 2010 ...



**Decreto federale  
sul credito d'impegno per il finanziamento  
dell'infrastruttura delle ferrovie private svizzere  
negli anni 2011–2012**

*Progetto*

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto l'articolo 167 della Costituzione federale<sup>1</sup>,  
visto il messaggio del Consiglio federale del xx 2010<sup>2</sup>,  
*decreta:*

**Art. 1**

Per le indennità relative ai costi non coperti preventivati e gli investimenti nel settore infrastruttura delle ferrovie private svizzere nel periodo 2011–2012 è approvato un credito d'impegno di 1133 milioni di franchi.

**Art. 2**

Il presente decreto non sottostà a referendum.

<sup>1</sup> RS 101  
<sup>2</sup> FF 2010 ...



**Decreto federale  
sul limite di spesa per il finanziamento  
dell'infrastruttura della società anonima Ferrovie  
federali svizzere (FFS) negli anni 2011–2012**

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto l'articolo 8 capoverso 4 della legge del 20 marzo 1998<sup>1</sup> sulle Ferrovie federali  
svizzere (LFFS),  
visto il messaggio del Consiglio federale del xx xxxxx<sup>2</sup>,  
*decreta:*

**Art. 1**

Per le indennità relative ai costi non coperti preventivati e gli investimenti nel settore  
infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS nel periodo  
2011–2012 è approvato un limite di spesa di 3292 milioni di franchi.

**Art. 2**

Il presente decreto non sottostà a referendum.

<sup>1</sup> RS 742.31  
<sup>2</sup> FF 2010 ...

