

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

del ...

Onorevoli presidenti e consiglieri,

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

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

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

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Eveline Widmer-Schlumpf

La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

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

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

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

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

Per 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 al mantenimento della qualità dell'infrastruttura – la Confederazione mette a disposizione per gli anni 2013-2016 un totale di 9449 milioni di franchi. Di questi 6624 sono destinati a FFS Infrastruttura e 2825 all'infrastruttura delle ferrovie private. La maggior parte di questi fondi è costituita da contributi d'investimento (l'83% per le FFS, il 78% per le ferrovie private). Poiché sulle tratte delle ferrovie private, fatta eccezione per la rete della BLS AG, vengono effettuati pochi trasporti di viaggiatori a lunga distanza e di merci, e il ricavo medio derivante dai prezzi delle tracce orarie è dunque inferiore, la quota delle indennità d'esercizio è più alta in questo caso rispetto a FFS Infrastruttura.

Con l'aumento del limite di spesa e del credito d'impegno e l'adeguamento del nuovo sistema di definizione del prezzo delle tracce dal 2013, i gestori dell'infrastruttura avranno a disposizione rispetto agli anni 2010–2012 molti più mezzi. Essi contribuiscono al contenimento del fabbisogno di mezzi finanziari con miglioramenti dell'efficienza. In tal modo si finanzia il fabbisogno supplementare fatto valere per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. Gli aumenti proposti del limite di spesa per FFS Infrastruttura e del credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private per finanziare il fabbisogno supplementare nel conto finanziario della Confederazione vengono compensati attraverso la riduzione del contributo a favore del Fondo FTP. Negli anni 2013-2016 tale riduzione sarà di 650 milioni di franchi. Secondo le simulazioni attuali questo non comporterà conseguenze sui progetti FTP in corso.

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

Indice

Compendio	2
1 Grandi linee	6
1.1 Situazione iniziale	6
1.2 Contenuto del disegno	6
1.2.1 Struttura	6
1.2.2 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	6
1.2.3 Controlling del finanziamento infrastrutturale	10
1.2.3.1 Processo di controlling	10
1.2.3.2 Finanziamento dell'infrastruttura delle FFS	13
1.2.3.3 Finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private	13
1.3 Obiettivi 2013–2016 per l'infrastruttura ferroviaria	13
1.3.1 Garanzia di un elevato livello di sicurezza	14
1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete	15
1.3.3 Sfruttamento ottimale delle capacità disponibili	16
1.3.4 Miglioramento dell'interoperabilità	16
1.3.5 Aumento della produttività	17
1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013-2016	18
1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione	18
1.4.2 Contenuto della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013-2016	20
1.4.3 Fabbisogno di fondi di FFS Infrastruttura per gli anni 2013-2016	21
1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura	23
1.4.3.2 Fabbisogno di fondi per ampliamenti	25
1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di fondi rispetto alla CP 11-12	26
1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate	27
1.5 Convenzioni sulle prestazioni per le infrastrutture delle ferrovie private 2013–2016	28
1.5.1 Mantenimento del modello di finanziamento 2011–2012	28
1.5.2 Modello della Convenzione sulle prestazioni 2013–2016	29
1.5.3 Coordinamento tra i Cantoni e le ferrovie private	29
1.5.4 Conduzione per obiettivi	30
1.5.5 Fabbisogno di fondi	31
1.5.6 Finanziamento	34
1.5.7 Confronto tra fabbisogno di mezzi e mezzi disponibili	35
1.6 Consultazione dei Cantoni	37
1.6.1 Risultati dell'indagine conoscitiva	37
2 Spiegazioni relative ai decreti federali	37
2.1 Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016	37

2.2 Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016	38
2.3 Decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere per gli anni 2013–2016	38
3 Ripercussioni	38
3.1 Per la Confederazione	38
3.2 Per i Cantoni e i Comuni	39
3.3 Per l'economia	40
3.4 Per la politica regionale	40
3.5 Altre ripercussioni	40
4 Rapporto con il programma di legislatura	41
5 Aspetti giuridici	41
5.1 Costituzionalità e legalità	41
5.2 Conciliabilità con gli impegni internazionali della Svizzera	41
5.3 Forma giuridica	41
5.4 Subordinazione al freno alle spese	42
5.5 Conformità alla legge sui sussidi	42
6 Indice delle abbreviazioni delle ferrovie private	44
Allegati	
Allegato 1: Rapporto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011–2012	
Allegato 2: Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016	
Allegato 3: Modello di Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera, il Cantone/ i Cantoni [...] e il gestore dell'infrastruttura [XXX SA] per gli anni 2013–2016	
Decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013-2016 (disegno)	xx
Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) negli anni 2013-2016 (disegno)	xx
Decreto federale sul credito d'impegno per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere negli anni 2013–2016 (disegno)	xx

Messaggio

1 Grandi linee

1.1 Situazione iniziale

L'esercizio affidabile e sicuro dell'infrastruttura ferroviaria svizzera costituisce un importante presupposto per lo sviluppo economico del nostro Paese. Il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria 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 delle FFS e delle altre imprese di trasporto concessionarie (ferrovie private) finanziate o cofinanziate dalla Confederazione. Al contempo, esso sottopone alle Camere le decisioni concernenti:

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

1.2 Contenuto del disegno

1.2.1 Struttura

Il disegno è strutturato in cinque capitoli.

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

In una seconda parte (n. 1.3) sono illustrate 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 d'investimento delle ferrovie.

La strategia per una conduzione delle FFS orientata agli obiettivi, il contenuto della Convenzione FFS 13–16 e il fabbisogno di mezzi sono invece descritti nel numero 1.4. Alla descrizione del fabbisogno di mezzi denunciato dai gestori dell'infrastruttura delle ferrovie private è dedicato infine il numero 1.5.

1.2.2 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Contabilità separata per trasporti e infrastruttura

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

Il prezzo delle tracce orarie quale strumento di finanziamento dell'infrastruttura

Il settore infrastruttura riceve una remunerazione per l'utilizzo dell'infrastruttura, il cosiddetto prezzo delle tracce orarie. Quest'ultimo è composto da un prezzo minimo, pari ai costi marginali standard (ossia i costi marginali di una tratta dotata di moderni impianti di sicurezza automatizzati), più un contributo di copertura per i costi fissi dell'infrastruttura. Il prezzo di base è influenzato da diversi fattori, come la fascia oraria della giornata e la qualità delle tracce, in base alla domanda. I prezzi sono fissati dal Consiglio federale nell'ordinanza del 25 novembre 1998¹ concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) o dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nelle disposizioni esecutive del 7 giugno 1999² dell'OARF (DE-OARF). Solo i prezzi per le prestazioni supplementari possono essere fissati secondo l'articolo 22 OARF dai gestori dell'infrastruttura.

Le condizioni quadro attualmente vigenti nel settore 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 il servizio universale nel settore del traffico viaggiatori, è possibile alzare i prezzi soltanto moderatamente. Con la revisione parziale dell'OARF³ adottata nel 2011 il Consiglio federale ha deciso di adeguare i prezzi delle tracce dall'inizio del 2013. Alla base di questo provvedimento vi sono due ragioni: da un lato, si è constatato che il prezzo minimo ha comportato un ricavo di 200 milioni di franchi più basso rispetto alla copertura dei costi marginali prescritta dall'articolo 9b capoverso 3 della legge federale del 20 dicembre 1957⁴ sulle ferrovie (LFerr). Dall'altro, la copertura dei costi marginali è direttamente in rapporto con l'idea di fondo del progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il FAIF prospetta un aumento dei prezzi delle tracce orarie; in tal modo i clienti dovrebbero contribuire in modo maggiore al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

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

Nel 2010 i ricavi dei prezzi delle tracce coprivano il 41 per cento dei costi d'esercizio, senza considerare le prestazioni proprie per il conto degli investimenti e gli ammortamenti. Con i ricavi accessori, il tasso di copertura dei costi (senza prestazioni proprie e ammortamenti) raggiunge il 68 per cento. Nelle singole imprese varia tra il 9 per cento (imprese ferroviarie esclusivamente per il trasporto delle merci) e l'83 per cento (ferrovie nei sobborghi); nelle FFS il tasso di copertura

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

è del 73 per cento. L'aumento del prezzo delle tracce previsto dal 2013 porterà il tasso di copertura dei costi dal 41 al 48 per cento.

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 imprese di trasporto ferroviarie concessionarie l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

I mezzi convenuti sono versati ai gestori dell'infrastruttura sotto forma di indennità d'esercizio e contributi d'investimento a carico del conto finanziario della Confederazione. Il contributo d'esercizio è calcolato in funzione dei costi 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 trasporti⁵ (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 d'investimento che vanno oltre tale quota sono concessi mutui senza interesse rimborsabili condizionatamente. In linea di massima i mutui restano a tempo indeterminato presso l'impresa e devono essere restituiti soltanto se gli impianti al cui finanziamento hanno contribuito non vengono più utilizzati per l'esercizio ferroviario oppure se il volume d'investimento è minore del totale degli ammortamenti. Questi mutui sono pertanto assimilabili a capitale proprio.

Sviluppo degli strumenti di finanziamento

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

La costruzione e l'esercizio delle centrali per la produzione della corrente elettrica destinata alle ferrovie e le linee di trasporto di elettricità non fanno parte dell'infrastruttura indennizzata. Questi impianti non devono generare costi non coperti. In altre parole, gli investimenti e l'esercizio devono essere autofinanziati. Per garantire un'alimentazione di corrente affidabile ed efficace, nella Convenzione sulle prestazioni 2011-2012 (CP FFS 11-12) la Confederazione ha affidato alle FFS la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione e mantenere a livello

⁵ Cfr. art. 3 cpv. 3 LFFS e art. 51 cpv. 2 LFerr.

nazionale della rete di alimentazione in corrente di trazione 132 kV/16,7 Hz per la rete a scartamento normale.

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 disabili⁶. 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 legge federale del 13 dicembre 2002⁷ sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis). Qualora nel singolo caso la realizzazione della soluzione minima dovesse rivelarsi antieconomica in un'ottica generale o l'efficienza di una stazione dovesse risultarne notevolmente compromessa (p.es. in caso di limitazioni nell'impiego del materiale rotabile o di intralcio al flusso di persone), l'UFT può autorizzare la realizzazione di misure 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.

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

Il 6 settembre 2010 l'Associazione traffico e ambiente (ATA) ha depositato l'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici» corredata di circa 140 000 firme valide. Il Consiglio federale respinge l'iniziativa. Poiché però condivide l'obiettivo di garantire il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, oppone all'iniziativa quale controprogetto diretto il progetto di finanziamento e di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il 18 gennaio 2012⁸ Consiglio federale ha trasmesso il relativo messaggio al Parlamento.

Il progetto FAIF sottoposto a consultazione propone una nuova disciplina del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Questa prevede che i vantaggi derivanti

6 FF 2003 7038

7 RS 151.3

8 FF 2012 ...

dal finanziamento mediante un nuovo Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) vadano a beneficio dell'intera infrastruttura ferroviaria. Il FInFer sarà senza scadenza e garantirà i mezzi della Confederazione per l'esercizio, il mantenimento della qualità dell'infrastruttura e l'ampliamento della rete ferroviaria.

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

1.2.3 Controlling del finanziamento infrastrutturale

1.2.3.1 Processo di controlling

Nel capitolo 6 della LFerr sono fissati i principi, i requisiti, l'offerta di prestazioni e la procedura di ordinazione nonché la ripartizione finanziaria del finanziamento dell'infrastruttura tra la Confederazione e i Cantoni. A livello di ordinanza, le disposizioni concernenti il finanziamento dell'infrastruttura sono concretizzate dell'ordinanza del 4 novembre 2009⁹ sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF). L'OCFIF armonizza in larga misura gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private e delle FFS (convenzioni 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» è spesso tradotto con «controllare». In realtà, il termine inglese ha un'accezione ben più ampia: «controlling» racchiude il significato di padronanza, conduzione, pilotaggio, regolamentazione di processi.

Anche nella gestione dell'amministrazione il controlling è inteso in senso ampio. Secondo l'articolo 21 dell'ordinanza del 25 novembre 1998¹⁰ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA) il controlling è uno strumento di direzione che consente di incidere continuativamente sui processi di conseguimento degli obiettivi a tutti i livelli, ossia un metodo di direzione e di conduzione globale.

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

L'articolo 1 della legge del 5 ottobre 1990¹¹ sui sussidi (LSu) stabilisce tra l'altro che gli aiuti finanziari e gli indennizzi della Confederazione vengono concessi unicamente se conseguono lo scopo in modo economico ed efficace. Il controlling del finanziamento dell'infrastruttura si concentra pertanto sia sul conseguimento

⁹ RS 742.120

¹⁰ RS 172.010.1

¹¹ RS 616.1

degli obiettivi perseguiti (efficacia), sia sull'economicità nel raggiungimento di tali obiettivi (efficienza).

Il processo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura

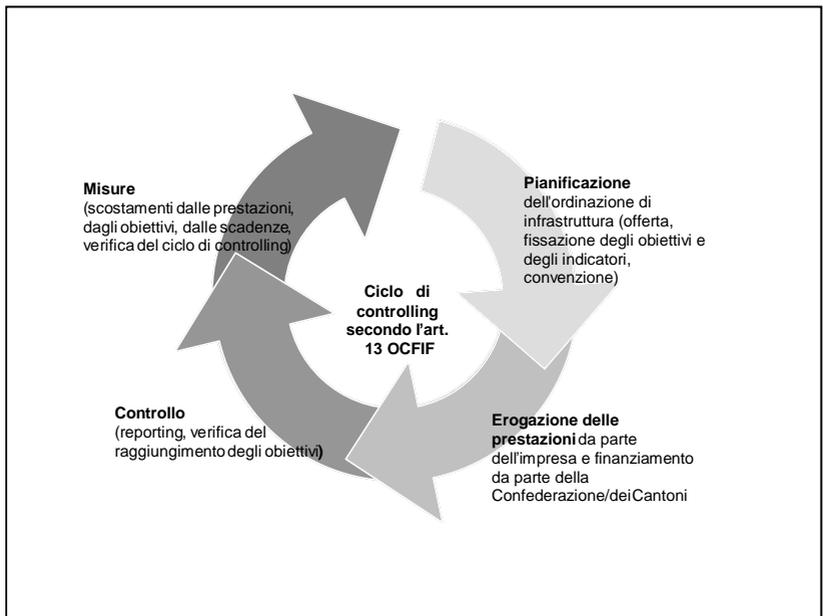
Il processo di controlling così com'è definito all'articolo 13 OCFIF è inteso come ciclo a circuito chiuso diretto dall'UFT in qualità di committente. Nel caso delle tratte ordinate congiuntamente, vengono coinvolti anche i Cantoni partecipanti.

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

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

Figura 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 sulle 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 rispetto ai piani precedenti (art. 19 OCFIF). I requisiti fissati per il piano a medio termine sono descritti con maggior dettaglio nell'ordinanza del DFTCE del 18 dicembre 1995¹² sulla contabilità delle imprese di trasporto concessionarie (OCITC).

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

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

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. Ciò implica anche che esse fissino, in funzione degli obiettivi convenuti, delle priorità nella loro pianificazione degli investimenti. Gli obiettivi e gli indicatori sono definiti su una base uniforme 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

¹² RS 742.221

all'azienda. Il rendiconto viene integrato da uno scambio di informazioni regolare tra il committente e l'azienda ferroviaria.

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

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

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

1.2.3.2 Finanziamento dell'infrastruttura delle FFS

Dal 1999 l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS è finanziato mediante una convenzione sulle prestazioni di durata pluriennale. Secondo l'articolo 49 capoverso 3 LFerr la Confederazione finanzia soltanto l'infrastruttura di importanza nazionale. Secondo l'articolo 3 capoverso 4 LFFS è ammesso il cofinanziamento da parte di terzi, per esempio i Cantoni, di investimenti e prestazioni delle FFS, purché questi presentino richieste che non corrispondano all'articolo 4 capoverso 3 LFFS. Il sistema delle convenzioni sulle prestazioni si è dimostrato in linea di massima efficace e, dal 2011, sarà impiegato anche per il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private.

1.2.3.3 Finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private

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

1.3 Obiettivi 2013–2016 per l'infrastruttura ferroviaria

Dall'obiettivo sovraordinato del soddisfacimento efficiente ed ecologicamente sostenibile delle crescenti esigenze di mobilità, nell'ottica della Confederazione è possibile dedurre 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 dedurre diversi obiettivi parziali che saranno illustrati di seguito con maggior dettaglio. In questo contesto occorre sempre tenere presente che l'infrastruttura ferroviaria non è mai fine a sé stessa, ma deve essere adattata in modo possibilmente ottimale al traffico che su di essa si svolge.

Disponendo l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria svizzera per gli anni 2013-2016, la Confederazione si aspetta nel concreto che vengano raggiunti i seguenti obiettivi:

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

1.3.1 Garanzia di un elevato livello di sicurezza

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

- È garantita un'elevata protezione contro le collisioni e i deragliamenti di treni.
- È garantita un'elevata sicurezza del personale.
- Il livello di sicurezza nelle gallerie ferroviarie esistenti è aggiornato nell'ambito del programma di mantenimento della qualità dell'infrastruttura all'ultimo stato della tecnica riconosciuto.
- I programmi di risanamento dei passaggi a livello devono essere conclusi in modo che alla fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge) tutti i passaggi a livello siano conformi alla legge.
- Nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e di nuova costruzione è garantito un elevato livello di sicurezza nell'accesso ai marciapiedi e su di essi¹³.
- I rischi derivanti da siti contaminati e incidenti sono ridotti in misura tale da adempiere le disposizioni legali.

Inoltre, le imprese s'impegnano ad applicare un ampio sistema di gestione della sicurezza (SGS) e della qualità. I gestori dell'infrastruttura osservano le disposizioni

¹³ L'attuazione di misure di compensazione e di risanamenti d'impianti per l'allestimento di del settore sicuro dei marciapiedi entro il 2013 deve essere concordata tra i gestori dell'infrastruttura e l'UFT. La base legale è costituita dalla disposizione d'esecuzione dell'Oferr ad art. 21 DE 21.2 n. 5.

sull'SGS della direttiva europea sulla sicurezza delle ferrovie¹⁴. L'UFT verifica, nell'ambito della sua vigilanza sulla sicurezza, la funzionalità dell'SGS. In caso di importanti progetti di costruzione riguardanti la rete elettrica della ferrovia i gestori dell'infrastruttura elaborano inoltre piani (globali) di protezione.

1.3.2 Garanzia dell'efficienza della rete

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

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

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

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

Ai fini dell'efficienza della rete, oltre a un adeguato dimensionamento degli impianti risulta decisiva la disponibilità di questi ultimi. I gestori dell'infrastruttura devono provvedere affinché la qualità degli impianti infrastrutturali sia sempre adeguata, in modo che sia garantita un'elevata disponibilità della rete e la massima stabilità nello svolgimento di trasporti. Nonostante l'aumento del grado di sollecitazione della rete, occorre mantenere l'impatto dei guasti sullo svolgimento dell'esercizio a un livello sostenibile. Inoltre limitazioni nella disponibilità, per esempio le chiusure di tratte necessarie a causa di lavori di costruzione, devono essere annunciate. Se questo non avviene per tempo, il gestore dell'infrastruttura è tenuto a coprire i costi supplementari causati da servizi sostitutivi o deviazioni¹⁵.

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

¹⁵ La base legale è costituita dall'art. 11b ORAF.

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 delle tratte e dei nodi della rete ferroviaria siano sfruttate in modo possibilmente ottimale. Per raggiungere questo obiettivo occorre prestare particolare attenzione all'elaborazione dell'orario ferroviario annuale e all'assegnazione delle tracce disponibili.

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

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

1.3.4 Miglioramento dell'interoperabilità

Nell'ambito della seconda fase della riforma delle ferrovie 2 la Svizzera trasporta nel diritto svizzero le cosiddette direttive sull'interoperabilità (cfr. messaggio del 20 ottobre 2010)¹⁶. L'interoperabilità crea i presupposti per il miglioramento della capacità competitiva della rotaia rispetto alla strada, semplificando così lo scambio di merci con il nostro principale partner commerciale, l'Unione europea. Essa facilita altresì il compito di gestire il traffico di transito sull'asse nord – sud lungo la via più diretta e con la ferrovia. A fronte della sua politica di trasferimento e dell'obiettivo di una politica dei trasporti coordinata, la Svizzera nutre un grande interesse nei confronti di un sistema ferroviario armonizzato in Europa.

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

¹⁶ FF 2011 823

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

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

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

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

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

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

1.3.5 Aumento della produttività

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, di manutenzione e di rinnovo appare poco realistica. L'obiettivo è piuttosto di aumentare la produttività nell'esercizio e nella manutenzione, ossia ridurre i costi per unità di prestazione, ad esempio per treno-

chilometri o tonnellate-chilometri lorde. Inoltre i costi unitari, come i costi di rinnovo della sovrastruttura, devono essere diminuiti o mantenuti stabilmente a un livello basso.

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

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

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

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

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

1.4 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2013-2016

1.4.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione

Il Parlamento stabilisce le condizioni quadro

Con la riforma delle ferrovie e la fondazione della FFS SA quale società anonima di diritto speciale, il Parlamento ha creato nel 1999 nuove condizioni quadro. In virtù dell'articolo 8 LFFS, al Parlamento competono l'approvazione della convenzione sulle prestazioni e del limite di spesa per FFS Infrastruttura.

Conduzione del Consiglio federale quale azionista unico

Sulla base della convenzione sulle prestazioni il Consiglio federale definisce gli obiettivi strategici per le FFS (strategia del proprietario) e svolge le funzioni dell'assemblea generale delle FFS. Fanno parte di questi compiti segnatamente l'approvazione del budget e del conto finanziario dell'impresa. Il Consiglio federale nomina inoltre il consiglio d'amministrazione. La tutela degli interessi dell'azionista è stata affidata 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 da parte delle FFS alle Commissioni della gestione e ai membri delle commissioni finanziarie e di politica dei trasporti del Parlamento.

Conduzione del consiglio d'amministrazione tramite gli obiettivi strategici

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

Conduzione dell'UFT tramite l'ordinazione di prestazioni

Indipendentemente dalla sua responsabilità in quanto azionista unico delle FFS (ruolo di proprietario), la Confederazione agisce in quanto committente di prestazioni relative all'infrastruttura (ruolo di committente), analogamente a tutte le altre imprese ferroviarie. Secondo l'articolo 13 KFEV, l'UFT è responsabile del controlling del finanziamento dell'infrastruttura. Come nel caso delle ferrovie private (cfr. n. 1.2.3.3), l'ordinazione dell'infrastruttura nella convenzione sulle prestazioni si basa sull'articolo 49 Lferr. Secondo il capoverso 3 della legge, la Confederazione finanzia le tratte di importanza nazionale quale committente unico. Come già illustrato al numero 1.2.3, il controlling del finanziamento dell'infrastruttura svolto dall'UFT si basa sulla conduzione tramite obiettivi. Le decisioni operative sulla scelta delle misure concrete necessarie per il raggiungimento degli obiettivi e, con esse, le conseguenze del mancato raggiungimento degli obiettivi rientrano esclusivamente nell'ambito di responsabilità delle FFS. Secondo la legge del 20 marzo 2009¹⁷ sul trasporto di viaggiatori e l'ordinanza dell'11 novembre 2009¹⁸ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori, la Confederazione ordina e finanzia presso le FFS, insieme ai Cantoni, anche prestazioni relative al traffico regionale. L'ordinazione ha luogo, come nel caso di tutte le altre imprese di trasporto, sulla base di offerte presentate per le singole linee mediante la stipula di convenzioni sull'offerta che dal 2014 avranno durata biennale. In virtù della legge del 19 dicembre 2008¹⁹ sul trasferimento del traffico merci e dell'ordinanza del 4 novembre 2009²⁰ sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia, la Confederazione ordina presso FFS Cargo SA prestazioni di trasporto combinato e in carri completi isolati mediante convenzioni annuali sulle indennità.

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

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

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

Procedura di stipula della convenzione

¹⁷ RS 745.1.

¹⁸ RS 745.16

¹⁹ RS 710.1

²⁰ RS 740.12

I rappresentanti incaricati dal Consiglio federale e dalle FFS concordano un progetto di convenzione sulle prestazioni e di limite di spesa, che è inviato in consultazione ai Cantoni insieme al presente messaggio. 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'ammontare dei sussidi non è fissato soltanto nel relativo contratto, ma anche nel limite di spesa deciso dal Parlamento unitamente alla convenzione sulle prestazioni. Vi è un legame diretto tra l'importo del limite di spesa e l'offerta di prestazioni ordinata mediante la Convenzione. Se il Parlamento adotta un limite di spesa superiore o inferiore, di norma questo comporta una modifica della Convenzione (entità dell'offerta ordinata).

Rendiconto delle FFS

Insieme a 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. Poiché la CP 11–12, in quanto soluzione transitoria, è durata solo due anni, il rapporto delle FFS comprende l'anno 2011 e si basa unicamente su previsioni. Esso figura quale allegato 1 al presente messaggio.

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

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

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

Gli obiettivi per l'offerta di infrastruttura, concretizzati nella terza sezione, sono armonizzati con gli obiettivi per l'offerta di infrastruttura delle ferrovie private (cfr. n. 1.3). Sono state inoltre operate integrazioni all'articolo 13 lettera b e lettera e per quanto concerne l'attuazione di misure di compensazione e il risanamento di impianti per la configurazione della zona di sicurezza sui marciapiedi. L'articolo 16 stabilisce altresì che FFS Infrastruttura estenda progressivamente, nell'ambito del

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

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

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

1.4.3 Fabbisogno di fondi di FFS Infrastruttura per gli anni 2013-2016

La messa in servizio di nuove infrastrutture, il maggior sfruttamento della rete, l'impiego di treni più pesanti e veloci, ma anche le esigenze elevate in termini di disponibilità della rete hanno portato a un aumento del fabbisogno di fondi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS. L'UFT ha confermato, basandosi su un secondo parere richiesto in relazione con l'audit della rete delle FFS, che in futuro il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e la riduzione degli interventi da recuperare richiederanno maggiori risorse al fine di poter mantenere anche in futuro in buone condizioni l'infrastruttura delle FFS. Anche l'ultimo rapporto annuale sullo stato della rete delle FFS per il 2010 evidenzia per gli anni a venire un fabbisogno di fondi nettamente superiore rispetto al 2010.

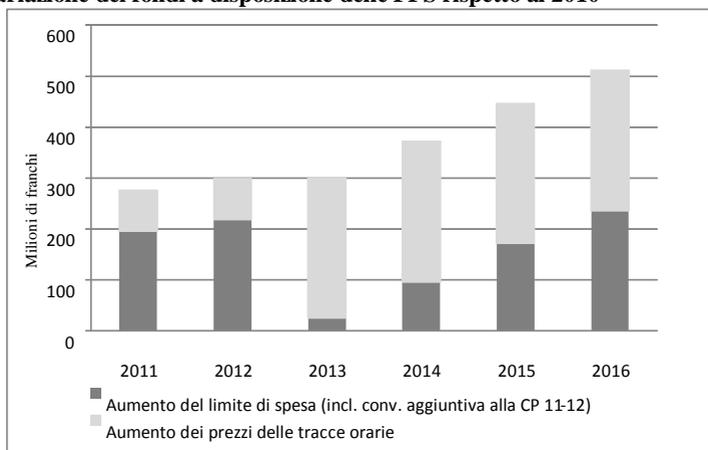
Su questo sfondo è stato deciso di mettere progressivamente a disposizione di FFS Infrastruttura maggiori mezzi, e questo sia mediante un adeguamento del prezzo delle tracce orarie (aumento del contributo di copertura nel traffico viaggiatori a lunga distanza nel 2011 e adeguamento dei costi marginali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

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

Sulla base dei risultati del secondo parere e sullo sfondo del decreto federale concernente il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2011–2012²¹, il Consiglio federale ha deciso un ulteriore, progressivo aumento dei mezzi disponibili per FFS Infrastruttura per gli anni dal 2013 al 2016. I piani finanziari della Confederazione deliberati dal Consiglio federale (piano finanziario di legislatura 2013–2015) si basano su un limite di spesa relativo alla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per il periodo 2013–2016 di 6624 milioni di franchi. I contributi annui della Confederazione, ossia i contributi d'esercizio e d'investimento, saranno progressivamente aumentati negli anni dal 2013 al 2016, in modo da poter garantire un incremento continuativo delle risorse. Rispetto al 2010 FFS Infrastruttura avrà a disposizione nel 2016 circa 510 milioni di franchi di fondi in più per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura. Questi ulteriori mezzi sono composti da maggiori ricavi derivanti dalle entrate dei trasporti per un importo pari a circa 275 milioni di franchi e da un aumento del contributo dal limite di spesa di circa 235 milioni di franchi. In seguito alle maggiori entrate derivanti dall'adeguamento del prezzo delle tracce nel 2013, il contributo annuo della Confederazione a favore di FFS Infrastruttura si situa nel 2016 all'incirca al livello del 2012.

²¹ FF 2011 3543.

Variatione dei fondi a disposizione delle FFS rispetto al 2010



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

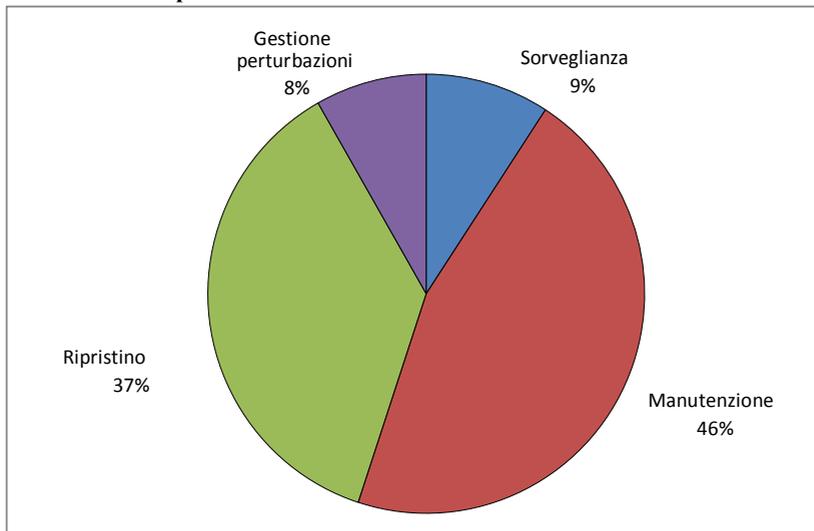
1.4.3.1 Fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura

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

I mezzi per il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS (manutenzione e rinnovo) verranno progressivamente aumentati da qui al 2016. Il fabbisogno per la manutenzione dell'infrastruttura delle FFS è aumentato da circa 460 milioni di franchi nel 2008 a circa 520 milioni nel 2011. Anche per gli anni dal 2013 al 2016 le FFS prevedono, sulla base dei piani attuali, un aumento dei costi di manutenzione. La ripartizione dei costi di manutenzione, in media di circa 550 milioni di franchi all'anno, rispettivamente di circa 2200 milioni di franchi per il periodo dal 2013 al 2016, è illustrata nella figura 3.

Figura 3

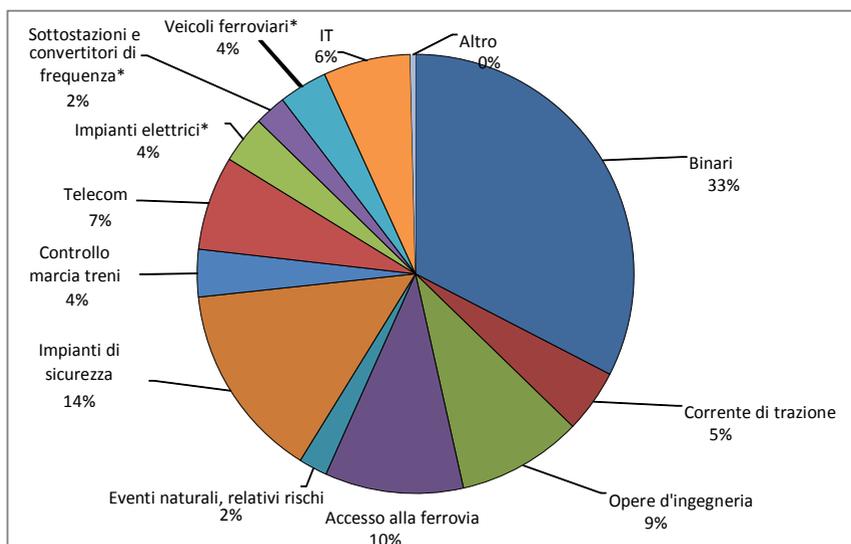
Struttura delle spese di manutenzione dell'infrastruttura delle FFS



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

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

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



* finanziati solo in parte tramite la Convenzione

1.4.3.2 Fabbisogno di fondi per ampliamenti

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

Considerate le risorse a disposizione delle FFS e la priorità posta nel fabbisogno supplementare al mantenimento della qualità dell'infrastruttura, secondo le stime delle FFS il fabbisogno di fondi, di circa 500 milioni di franchi, per portare avanti la realizzazione degli ampliamenti già ordinati con la CP 11–12 e il fabbisogno, di circa 120 milioni di franchi, per investimenti di ampliamento supplementari potranno essere coperti dal limite di spesa di 6624 milioni di franchi. Gli ampliamenti supplementari intrapresi sono la sottostazione di conversione di frequenza a San Gallo-Winkeln, destinata all'approvvigionamento elettrico della Svizzera orientale in vista dell'ampliamento dell'offerta, l'impianto di ricovero di Oberwinterthur, necessario per aumentare la capacità di ricovero nell'area Zurigo/Winterthur, il tratto d'incrocio di Cheyres necessario per un ampliamento

dell'offerta tra Friburgo e Yverdon, e un altro piccolo ampliamento (un impianto di carico e scarico merci a Chiasso SM) nei progetti per un importo totale inferiore a 10 milioni di franchi.

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

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

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

1.4.4 Evoluzione del fabbisogno di fondi rispetto alla CP 11-12

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

milioni di franchi all'anno, deciso dal Consiglio federale. A seguito dell'aumento di 140 milioni, a 3462 milioni di franchi, del limite di spesa rispetto alla CP 11–12 da parte dell'Assemblea federale, il Consiglio federale e le FFS hanno stipulato una convenzione aggiuntiva alla CP 11–12 concernente l'utilizzo dei 140 milioni di franchi aggiuntivi.

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

Tabella 1

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

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

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

1.4.5 Finanziamento delle prestazioni ordinate

Il Consiglio federale chiede un limite di spesa pari a 6624 milioni di franchi per il finanziamento dei costi non coperti pianificati e degli investimenti previsti dai piani delle FFS. Questo limite di spesa supera i mezzi stanziati nel piano finanziario della Confederazione. Affinché questa differenza non porti a un ulteriore aggravio delle finanze federali generali, il Consiglio federale ha deciso di mantenere nelle finanze federali generali mezzi pari alla differenza tra i proventi netti della quota federale della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e di utilizzare tali mezzi per la copertura a carico della Confederazione di costi non coperti legati al traffico stradale (cfr. art. 19 cpv. 2 della legge del 19 dicembre 1997²² sul traffico pesante).

Tabella 2

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

FFS: Piano finanziario della Confederazione (mio. franchi)	Piano finanziario 2013–2015 + 2016				Totale
	2013	2014	2015	2016	2013-2016
Limiti DATEC	1527	1548	1573	1598	6246
Aumento Camere federali	0	0	0	0	0
Compensazione TTPCP	22	72	122	162	378

Totale	1549	1620	1695	1760	6624
---------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

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

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

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

1.5.1 Mantenimento del modello di finanziamento 2011–2012

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

- Continuare ad armonizzare gli strumenti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private e delle FFS con un **credito d'impegno quadriennale** al posto dell'attuale credito d'impegno della durata unica di due anni. Questo garantisce tutti i pagamenti alle ferrovie private della quota delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento di competenza della Confederazione.
- Passaggio definitivo al **finanziamento per programma** e abbandono del finanziamento riferito a singoli oggetti da parte dei Cantoni; i Cantoni devono pertanto creare strumenti di finanziamento analoghi per coprire la propria quota delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento.
- Stipula di **convenzioni sulle prestazioni quadriennali** e trilaterali tra la Confederazione, i Cantoni interessati e le ferrovie private; queste convenzioni quadriennali definiscono per il periodo dal 2013 al 2016 e per ogni ferrovia privata l'ammontare delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento come pure la loro ripartizione tra i committenti. Si rammenta a questo proposito che i contributi d'investimento sono composti sia dai contributi a fondo perso per la compensazione delle spese di ammortamento sia dai mutui senza interessi condizionatamente rimborsabili.

1.5.2 Modello della Convenzione sulle prestazioni 2013–2016

La completa armonizzazione degli strumenti di finanziamento delle ferrovie private e delle FFS descritta nel messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura e la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2011–2012²³ e prevista a partire dal 2013 viene quindi realizzata in particolare mediante la stipula di convenzioni di durata quadriennale. Queste garantiscono:

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

Le convenzioni sono stipulate tra la Confederazione, i Cantoni e le ferrovie private. La base a tale scopo è costituita dal modello di convenzione allegato, qui pubblicato per la prima volta per conoscenza (cfr. allegato 3).

1.5.3 Coordinamento tra i Cantoni e le ferrovie private

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

- presentazione dei primi piani d'investimento per gli anni 2013-2016 da parte delle ferrovie private e avvio delle discussioni con i Cantoni 30 giugno 2011
- decisione del Consiglio federale sul nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie 31 agosto 2011
- presentazione delle prime offerte consolidate (esercizio e investimento) delle ferrovie private per gli anni 2013-2016 31 ottobre 2011
- coordinamento tra Confederazione, Cantoni e ferrovie private (trattative, consultazioni, dibattiti sul budget ecc.) novembre 2011
dicembre 2012
- stipula della convenzione quadriennale tra Cantoni e ferrovie private gennaio 2013

²³ FF 2010 4327

Il programma sopra esposto prevede la presentazione delle offerte per gli anni dal 2013 al 2016 in due fasi: in una prima fase le ferrovie private inoltrano i loro piani d'investimento per gli anni dal 2013 al 2016; nella seconda fase – dopo l'approvazione del nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie – le ferrovie private integrano i loro piani d'investimento per il periodo 2013-2016 con tutta la documentazione d'offerta necessaria per questo periodo. In questa procedura di offerta è stato assegnato un ruolo significativo al calcolo del prezzo delle tracce orarie e alle considerazioni relative a un utilizzo efficiente dell'energia.

Tale programma costituisce una sfida particolarmente importante per le ferrovie private. Esso prevede il tempo sufficiente per il coordinamento tra la Confederazione, i Cantoni e le ferrovie private; in condizioni ideali si svolge dunque in contemporanea all'elaborazione e alla consultazione del presente messaggio. In tal modo sarà possibile firmare al più tardi nel gennaio del 2013 tutte le convenzioni di durata quadriennale.

In questo contesto l'offerta corredata dalla relativa documentazione obbligatoria ai sensi dell'articolo 19 OCFIF assume un'importanza decisiva. L'offerta e la documentazione sono allegate alle CP.

1.5.4 Conduzione per obiettivi

Come già illustrato nel numero 1.2.3.1, al controlling in senso lato (dall'inglese 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. A loro volta questi svolgono un ruolo di capofila soprattutto nella definizione dell'offerta di trasporti, nell'esame delle offerte e nelle trattative con le imprese di trasporto, ma anche nella definizione e nell'esame della qualità delle prestazioni (art. 12 cpv. 3 OITRV).

Come nel periodo 2011-2012, le ferrovie private vengono condotte analogamente alle FFS mediante la definizione di obiettivi e di indicatori derivati da questi ultimi. In tal modo i committenti dispongono di una base di valutazione per verificare il rispetto degli accordi.

Nella definizione dei valori obiettivo l'UFT tiene conto delle particolarità specifiche delle imprese (quali le dimensioni dell'impresa, lo scartamento o la topografia, dati già disponibili internamente). La scelta degli indicatori è stata inoltre operata tenendo conto delle esperienze maturate in precedenza (CP 11–12) e allo scopo di consentire uno sviluppo continuativo.

In linea con le esperienze fatte con le convenzioni sulle prestazioni finora stipulate con le FFS, sono previsti indicatori per i seguenti settori: sicurezza, disponibilità della rete, qualità durante l'esercizio e produttività. L'accento è 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 per il periodo 2013–2016.

1.5.5 Fabbisogno di fondi

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

Indennità d'esercizio

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

Secondo la nuova chiave di ripartizione dell'ordinanza del 18 dicembre 1995²⁴ sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC), di questa cifra 682 milioni di franchi (il 71%) sono a carico della Confederazione, 274 (il 29%) dei Cantoni.

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

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

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

Contributi d'investimento

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

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

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

- mantenimento della qualità dell'infrastruttura;

²⁴ RS 742.101.1

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

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

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

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

Tabella 3

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

Ferrovie private: indennità d'esercizio e contributi d'investimento enti pubblici (Confederazione e Cantoni)	CP 2013–2016 (in mio. fr.)	
	Totale	Confederazione e Cantoni
AB		88.7
ASm		118.3
BDWM		37.9
BLS		1'047.0
BLT		116.8
BOB		50.2
CJ		60.7
DICH		118.0
FART		11.1
FLP		9.2
FW		17.8
HBS		76.0
LEB		86.5
MBC		41.6
MGI		294.2
MOB		132.0
MVR		47.2
NSiCM		39.5

ÖBB	4.0	4.0
RBS	144.4	78.8
RhB	661.0	561.9
SOB	247.4	108.6
STB	16.5	9.4
Thurbo	32.0	13.5
TMR	81.1	54.3
TN	5.9	2.9
TPC	64.1	33.5
TPF	95.8	52.6
TRAVYS	85.6	42.0
TRN	22.0	11.0
VCh	4.0	2.0
WAB	26.8	15.1
WB	56.0	18.5
WSB	43.6	11.8
ZB	188.0	170.0
ZVV	65.0	13.0
OeBB/GME/MIB/ST	8.1	4.0
Funicolare	10.0	4.7
Totale	4'254.0	2'825.0

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

Tabella 4

Progetti di ampliamento delle ferrovie private

Progetti di ampliamento delle ferrovie private	CP 2013–2016 (in mio. fr.)			
	-2012	2013–2016	2017-	Total
AB: Linea di transito stazione di San Gallo	-	11.6	0.6	12.2
BLS: Ampliamento Leissigen	-	23.0	2.0	25.2
BLS: Galleria di Rosshäusern, quota CP	-	64.0	12.4	76.4
BLS Doppelspur Kehrsatz Nord–Weissenbühl		15.0	55.0	70.0
BLT: Raddoppio di binario Ettingen – Flüh	1.2	26.8	-	28.0
HBS: Raccordo est	0.5	17.4	-	17.9
LEB: Tratto d'incrocio Etagnières	-	15.0	-	15.0
MGI: Terminale merci Bockbart	15.7	8.1	-	23.8
MGI: Güterbahnhof Zermatt	0.2	0.3	10.0	10.5
MGI: Tratto d'incrocio Staflerbord	-	9.7	0.3	10.0
MGI: Tratto d'incrocio Calmot	-	0.2	12.3	12.5
RBS: Raddoppio di binario Zollikofen – Moosseedorf	-	39.1	-	39.1

RhB: Tratto d'incrocio e ampl. stazione di Poschiavo	0.6	19.1	10.0	29.7
RhB: Raddoppio di binario Klosters	2.0	12.1	-	14.1
RhB: Radd. di bin. Klosters-Gauggeli e stazione 2a	-	1.0	15.0	16.0
RhB: Raddoppio di binario Samedan-Bever	0.1	20.0	31.0	51.1
Thurbo: Tratto d'incrocio Berg	-	3.0	10.0	13.0
zB: Raddoppio di binario Sarnen Industrie	-	30.0	-	30.0
zB: Raddoppio di binario Zollhaus	3.0	9.5	-	12.5

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

Tabella 5

Risanamenti di gallerie e ponti delle ferrovie private

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

Fabbisogno complessivo

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

1.5.6 Finanziamento

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

Tabella 6

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

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

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

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

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

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

Tabella 7

Ampliamenti delle ferrovie private non finanziati

Ampliamenti delle ferrovie private non finanziati	CP 2013–2016 (in mio. franchi)			
	-2012	2013–2016	2017-	Total
BLS: Aumento delle prestazioni/modernizzazione Kaufdorf–Thurnen/Seftigen	-	49.8		49.8
BLS: Tratto d'incrocio Hüswil	-	27.0	2.3	29.3
RBS: Circonvall. Boll-Sinneringen	-	30.0	-	30.0
TPC: Modifica del tracciato AOMC	-	30.0	-	30.0

1.5.7 Confronto tra fabbisogno di mezzi e mezzi disponibili

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

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

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

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

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

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

Tabella 8

Evoluzione dei contributi della Confederazione alle ferrovie private

Tutte le cifre in milioni di franchi

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

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

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

Confederazione 2011: compreso credito aggiuntivo II

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

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

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

1.6 Consultazione dei Cantoni

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

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

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

1.6.1 Risultati dell'indagine conoscitiva

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

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

Numerosi Cantoni rilevano nei loro pareri scritti che il limite di spesa per l'infrastruttura FFS è inferiore a quello degli anni 2011-2012 e chiedono che per il periodo 2013-2016 sia portato al livello del periodo precedente. Si chiede inoltre di rinunciare al finanziamento parziale delle convenzioni sulle prestazioni mediante la TTPCP. Alcuni Cantoni mettono l'accento sull'importanza degli impianti di ricovero per il materiale rotabile e chiedono che questi siano menzionati nell'articolo 19 della convenzione sulle prestazioni con le FFS. Alcuni Cantoni ritengono che le prestazioni che le FFS sono tenute a fornire a favore del sistema globale – soprattutto l'informazione della clientela – debbano essere definite con più precisione. Infine si auspica che durante la durata di validità delle convenzioni sulle prestazioni il prezzo dell'energia resti invariato.

2 Spiegazioni relative ai decreti federali

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

Art. 1

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

Art. 2

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

2.2 Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016

Art. 1

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

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

Art. 1

¹ Con questo decreto viene stanziato un credito d'impegno che serve a compensare le prestazioni ordinate con la CP 13–16 alle imprese di trasporto ferroviarie concessionarie (ad eccezione delle FFS). La ripartizione dei fondi sui singoli anni del periodo di validità della CP 11–12 e le relative rubriche di pagamento del conto finanziario sono decise annualmente dal Parlamento nell'ambito delle deliberazioni del preventivo.

3 Ripercussioni

3.1 Per la Confederazione

Ripercussioni finanziarie

In base al piano finanziario deciso il 18 agosto 2010, per il finanziamento dell'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e dell'infrastruttura delle ferrovie private erano stati previsti 8778 milioni di franchi per gli anni 2013–2016. Tenuto conto dell'aumento di 30 milioni di franchi annui deciso dalle Camere federali nel dicembre 2010 per l'infrastruttura delle ferrovie private e della compensazione di 25 milioni di franchi annui per il fabbisogno

supplementare nel traffico regionale viaggiatori, si raggiunge un importo complessivo di 8798 milioni di franchi. Di questi, 6246 milioni di franchi erano destinati all'infrastruttura delle FFS, 2552 a quella delle ferrovie private.

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

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

Per la copertura delle spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per il finanziamento degli investimenti la Confederazione mette a disposizione per gli anni 2013-2016 un totale di 9449 milioni di franchi.

Il piano finanziario di legislatura 2013-15 del 25 gennaio 2012 è dal punto di vista strutturale appena equilibrato; allo stesso tempo vi sono notevoli insicurezze congiunturali e, secondo la decisione programmatica del Parlamento relativa al Rapporto sull'esercizio 2010 occorre mettere in conto soprattutto nel settore dell'esercizio oneri molto più elevati. Il credito d'impegno chiesto per l'infrastruttura delle ferrovie private e il limite di spesa per l'infrastruttura FFS costituiscono allo stato attuale un limite massimo finanziabile soltanto in caso di evoluzione positiva delle finanze. Nel quadro dell'analisi della situazione politico-finanziaria per il Preventivo 2012 il Consiglio federale ha rilevato che dal 2014 si prospettano deficit strutturali dell'ordine di centinaia di milioni. Ha pertanto deciso di elaborare un programma di sgravio delle finanze federali di 750 milioni. Non è escluso che anche le decisioni di finanziamento presentate in questo messaggio siano toccate da questo programma. In tal caso, contestualmente all'adozione del programma di risparmio, il credito d'impegno per l'infrastruttura delle ferrovie private 2013-2016 e il limite di spesa per l'infrastruttura per l'infrastruttura FFS 2013-2016 sarebbero bloccati nella misura prevista dai relativi provvedimenti di risparmio. Il programma di risparmio sarà sottoposto al Parlamento all'inizio del 2013.

Ripercussioni sull'effettivo del personale

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

3.2 Per i Cantoni e i Comuni

Il disegno non ha conseguenze dirette per i Cantoni. Esso consente tuttavia di portare avanti il finanziamento delle tratte che rientrano nell'infrastruttura delle

ferrovie private e sono finanziate congiuntamente dalla Confederazione e dal Cantone nel periodo 2013–2016.

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

3.3 Per l'economia

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

3.4 Per la politica regionale

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

3.5 Altre ripercussioni

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 efficiente di offerte nel settore del traffico viaggiatori e del trasporto di merci. Essi servono a salvaguardare il valore e la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria costituisce la base per il servizio universale nel trasporto su rotaia ed è imprescindibile ai fini dell'adempimento del mandato di trasferimento su rotaia del traffico merci transalpino.

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

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il disegno è annunciato nel messaggio del 25 gennaio 2012²⁵ sul programma di legislatura 2011–2015.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità e legalità

I decreti federali concernenti la Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS e il limite di spesa per l'infrastruttura ferroviaria delle FFS per gli anni 2013–2016 si basano sull'articolo 8 capoversi 2 e 4 LFFS. In virtù di questi ultimi, l'Assemblea federale approva la convenzione sulle prestazioni e decide il limite di spesa. Il decreto federale sul credito d'impegno per l'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere per gli anni 2013–2016 si basa sull'articolo 167²⁶ della Costituzione federale (competenza di spesa dell'Assemblea federale).

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

Diversamente dalla convenzione stipulata con le FFS, le convenzioni sulle prestazioni stipulate con le ferrovie private non vengono sottoposte al Parlamento per l'approvazione, ma sono firmate dall'Ufficio federale dei trasporti. Secondo l'articolo 21 capoverso 1 della legge del 7 ottobre 2005²⁷ sulle finanze della Confederazione, l'Amministrazione federale può impegnarsi al di là dei crediti decisi unicamente se tale impegno è coperto da un credito d'impegno.

5.2 Conciliabilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Nel settore ferroviario la Svizzera ha concluso vari trattati internazionali e accordi bilaterali con l'UE. Non vi sono incompatibilità con questo sistema di accordi.

Il sistema, previsto per legge, di concessione di fondi a favore dei gestori delle infrastrutture per mezzo di convenzioni sulle prestazioni di durata pluriennale 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 2013–2016 e l'autorizzazione del limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS per gli anni 2013–2016 hanno luogo nella forma del decreto federale semplice

²⁵ FF 2012 ...

²⁶ RS 101

²⁷ RS 611.0

(art. 8 cpv. 2 LFFS in combinato disposto rispettivamente con l'art. 29 cpv. 1 e con l'art. 25 cpv. 1 e 2 della legge del 13 dicembre 2002²⁸ sull'Assemblea federale).

5.4 Subordinazione al freno alle spese

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

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

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

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

Importanza del sovvenzionamento per conseguire gli obiettivi prefissati

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

Controllo materiale e finanziario

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

Procedura di concessione dei contributi

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

6 Elenco delle abbreviazioni delle ferrovie private

Ferrovie private	
Abbreviazioni	
AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
BDWM	BDWM Transport AG
BLS	BLS Netz AG
BLT	BLT Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FLP	Ferrovie Luganesi SA
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
GME	Genossenschaft Museumsbahn Emmental
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MIB	Kraftwerke Oberhasli AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevy-Riviera SA
NSiCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
ÖBB	ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) -Infrastruktur AG
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn (RhB) AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TN	Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois SA
TRAVYS	TRAVYS-Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA
TRN	TRN SA
VCh	Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres SA
WAB	Wengernalpbahn AG
WB	WaldenburgerbahnAG
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn AG
ZB	Zentralbahn AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

Rapporto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2011–2012

1. Introduzione

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

In seguito a una modifica dell'Ordinanza sulle finanze della Confederazione, la vigente convenzione sulle prestazioni comprende solo gli anni 2011 e 2012. Per l'anno 2011 la stesura del rendiconto si è pertanto basata solo su valori di previsione. Per il 2012 il rendiconto si basa su valori di budget. Il controlling avviene secondo l'articolo 33 della Convenzione sulle prestazioni 2011-2012.

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

2. Gestione di FFS Infrastruttura

2.1. Panoramica

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

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

coordinamento, la formazione di una riserva di progetti e la prosecuzione dell'espansione del personale sono state adottate misure correttive.

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

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

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

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

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

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

Nell'ambito della convenzione sulle prestazioni 2013-16 è previsto in via prioritaria l'avanzamento del mantenimento dell'infrastruttura esistente per un ulteriore miglioramento dello stato della rete. Con l'aumento delle capacità e il miglioramento della produttività di FFS Infrastruttura, anche il fabbisogno di

recupero e i difetti strutturali evidenziati nel rapporto sullo stato della rete per ben 3 miliardi di franchi verranno ridotti di circa 750 milioni di franchi.

2.2. Qualità rete / stato della rete

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

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

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

2.3. Esercizio: Sicurezza / Puntualità / Disponibilità

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

Gli obiettivi della puntualità vengono raggiunti. Al centro delle attenzioni si collocano la puntualità dei clienti (obiettivo 88,4 percento, valore annuale raggiunto 89,8 percento) e i minuti di ritardo dei viaggiatori (obiettivo 5,77 milioni di minuti,

valore annuale raggiunto 4,86 milioni di minuti). Gli accordi in corso e l'elaborazione di misure di accompagnamento tra i partecipanti alla produzione ferroviaria si svolgono in modo ben strutturato. Il trend positivo prosegue.

Per l'esercizio la sicurezza è un tema permanente di importanza fondamentale. Le iniziative volte a sensibilizzare il personale contribuiscono a ridurre il numero di infortuni. Probabilmente si arriverà a circa il 10 per cento al di sotto dei valori finali sia per gli incidenti di manovra che per gli infortuni professionali.

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

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

2.4. Investimenti

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

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

- le misure di incremento dell'efficienza introdotte con il programma «Incremento dell'efficienza di Infrastruttura» (EFFI) per migliorare la produttività hanno generato risparmi di circa 30 milioni di franchi. In tal modo il prezzo al metro per gli interventi di rinnovo dell'armamento è diminuito dell'8 per cento.
- Il rinvio di progetti (p. es. sostituzione apparecchio centrale Baden, cavo ad alta tensione Sempione e investimenti di espansione) ha generato il mancato utilizzo di mezzi per 24 milioni di franchi; ciò ha comportato la mancata realizzazione del 2 per cento degli investimenti programmati. La causa principale è da imputare alla prolissità delle procedure d'autorizzazione (p. es. procedure di approvazione dei piani, opposizioni).
- L'incendio verificatosi nella galleria del Sempione ha comportato l'utilizzo di risorse in misura di 12 milioni di franchi per l'eliminazione dei danni entro breve termine, risorse (personale/macchine/materiale) che non sono pertanto state disponibili per l'attuazione delle misure di rinnovo in programma. Dal momento che i costi per l'eliminazione dei danni sono coperti dall'assicurazione, il conto degli investimenti 2011 non ne ha risentito.

- L'ottimizzazione di vari progetti (Value Engineering) ha consentito di risparmiare altri 20 milioni di franchi circa.
- Le altre risorse non utilizzate, pari a quasi 25 milioni di franchi, sono riconducibili a esiti positivi di aggiudicazioni e a una pianificazione in parte eccessivamente ottimistica.

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

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

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

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

Per garantire il futuro sfruttamento dei mezzi è stata eseguita una verifica supplementare di tutti i progetti con valori annui 2012 ed è stata rivalutata la realizzabilità tra committenti ed esecutori. Per le stesse ragioni del 2011 le previsioni più aggiornate per il 2012 fanno intravedere che gli investimenti saranno inferiori di circa 55 milioni di franchi rispetto ai preventivi.

Di fronte allo scenario che nel 2011 e nel 2012 non saranno probabilmente stati utilizzati circa 165 milioni di franchi di mezzi d'investimento, con l'UFT si è convenuto di impiegare i mezzi federali non spesi del periodo della CP in corso per la riduzione del debito di Infrastruttura nei confronti del Gruppo o per il mantenimento supplementare della sostanza rispettivamente per altri investimenti d'ampliamento. Con l'articolo 29 della CP 2011-2012 rispettivamente con l'articolo 26 della CP 2013-2016 è data la base legale per ordinazioni supplementari in caso di mancata utilizzazione di mezzi d'investimento. La decisione al riguardo dovrà essere presa dopo che saranno pronti il risultato annuale per il 2011 e le cifre più attuali per il 2012 nell'ambito del rapporto sul raggiungimento degli obiettivi 2011 della convenzione sulle prestazioni (ad aprile 2012).

2.5. Fatturato / Sfruttamento della rete

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

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

3. Risultato finanziario

3.1. Conto economico

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

Ricavo da utilizzo dell'infrastruttura

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

particolare a causa della riduzione del traffico di transito dovuta all'andamento congiunturale.

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

Spese per il personale

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

Nell'esercizio in esame, il rimborso dei contributi FVP (agevolazioni di viaggio per il personale) ha avuto come effetto secondario una riduzione delle spese per 14 milioni di franchi, mentre nell'esercizio precedente lo scioglimento degli accantonamenti aveva fatto contrarre le spese di 10 milioni di franchi.

Ammortamenti

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

Risultato finanziario

Le perdite in valuta estera gravano sul risultato finanziario in misura di 5 milioni di franchi (copertura cambio euro) ma, a causa di una corrispondente riduzione delle spese operative, non generano effetti sul risultato. I costi degli interessi per il prestito per investimenti commerciali ammontano a 2 milioni di franchi (ammontare del prestito a fine 2011: 162 milioni di franchi).

Andamento del risultato

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

Rispetto all'anno precedente il risultato è migliorato di +85 milioni di franchi (+92 mio CHF al netto degli effetti straordinari). Sul versante dei ricavi, i maggiori ricavi da traffico (+93 mio CHF) dovuti al traffico supplementare nel ramo viaggiatori e l'aumento del contributo di copertura nel traffico a lunga percorrenza così come il maggior contributo d'esercizio erogato dalla Confederazione (+40 mio CHF) hanno

avuto impatto sul risultato. Ciò consente, insieme agli incrementi dell'efficienza che sono stati realizzati (conto economico +44 mio CHF rispetto al 2010), di aumentare le prestazioni di manutenzione di 27 milioni di franchi e di compensare l'aumento dei costi (tra cui l'espansione del personale).

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

3.2. Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura

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

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

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

3.3. Utilizzo dei mezzi d'investimento

Il rapporto sull'utilizzo dei mezzi d'investimento (mantenimento dell'infrastruttura esistente e ampliamenti) viene reimpostato a livello di categorie di impianti. A causa della struttura dell'audit della rete svolto nel 2009 e del rapporto sullo stato della rete che viene aggiornato di anno in anno, le strutture di reporting sono basate su questi requisiti.

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

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

Binario

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

Genio civile

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

Impianti di sicurezza

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

Corrente di trazione

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

4. Rapporto sugli obiettivi quantitativi (indici della CP)

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

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

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

* Nuovo indice a partire dalla Convenzione 2011-2012

Sicurezza

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

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

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

Disponibilità e qualità

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

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

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

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

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

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

Nel 2011 cinque altre stazioni sono state trasformate e sono state eliminate le barriere. Il grado di attuazione ha così raggiunto il 45 per cento di tutte le stazioni. Sono considerate stazioni prive di barriere quelle che dispongono di un accesso senza gradini a ogni marciapiede e di una piattaforma a livello per l'accesso ai veicoli.

Utilizzazione della rete

Nel 2011 Infrastruttura ha venduto 165 milioni di tracce-chilometro, superando così il valore finale pari a 164 milioni di tracce-chilometro. La crisi economica che interessa lo spazio UE mette tuttavia il traffico merci sotto pressione. Il valore finale nei proventi risultanti dalle tracce verrà quindi appena appena raggiunto nel 2011. Nel traffico viaggiatori le tracce-chilometro percorse sono state leggermente superiori al dato programmato. Per contro, i ricavi derivanti dalla vendita di tracce nel settore Lunga percorrenza FFS sono stati leggermente inferiori; di conseguenza è stata prelevata una quota leggermente inferiore del contributo di copertura. Il traffico

regionale (BLS e FFS) ha compensato questo effetto. La vendita di tracce alle imprese del traffico merci è leggermente inferiore all'obiettivo.

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

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

Produttività

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

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

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

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

Il prezzo al metro secondo la definizione precedente è stato ridotto nel 2011 a 2016 franchi svizzeri, ed è quindi in linea con l'obiettivo. Il miglioramento della produttività è dovuto alla migliore preparazione dei lavori e alla contrazione dei costi del materiale (corso dell'euro). In futuro il prezzo al metro diminuirà ulteriormente di pari passo con gli ulteriori miglioramenti della produttività.

Con l'aumento del contributo d'esercizio, passato a 510 milioni di franchi, l'efficienza delle sovvenzioni retrocede, pur restando comunque migliore del previsto. Il contributo d'esercizio aumenta a causa dell'incremento delle spese di manutenzione.

5. Investimenti di ampliamento

La struttura dell'esposizione degli investimenti di ampliamento è stata allineata in occasione dell'incontro UFT – FFS che si tiene a cadenza regolare. L'adeguamento si basa sull'osservazione sollevata dall'UFT durante la revisione.

Progetto		Costi complessivi incl. contributi	Costi complessivi Convenzione	Netto Prima del 2011	Netto 2011-2012	Netto 2013 ss
2° ponte sul Reno a Basilea	CP	51'700	51'700	16'200	19'200	16'300
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	48'540	48'540	12'700	16'741	19'099
3° binario Rütli-Zollikofen	CP	76'000	43'400	19'000	24'400	0
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	70'248	37'609	14'358	22'332	919
Stazione di Giubiasco	CP	42'100	42'100	1'200	5'000	35'900
<i>Attenuazione del conflitto tra i nodi</i>	Effe	40'653	40'653	1'178	975	38'500
Oiten Aarau aumento delle prestazioni (Däniken-Woeschnau)	CP	83'100	80'200	4'100	34'100	42'000
<i>Presupposto riduzione del tempo di percorrenza E-O (preparazione gallerie)</i>	Effe	396'234	90'234	4'087	7'400	78'747
Oiten - Bienne, Binari di precedenza Oensingen/Luterbach	CP	16'700	16'700	0	16'700	0
<i>Eliminare problema di capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	16'848	16'848	400	11'528	4'920
Stazione Lupfig, ampliamento della stazione per il traffico merci	CP	15'400	15'400	9'000	6'400	0
<i>Sviluppo del mercato traffico merci</i>	Effe	10'922	10'922	6'691	4'231	0
Losanna Paleyres prolungamento impianto di ricovero	CP	19'500	9'700	600	500	8'600
<i>Aumento della capacità nodo di Losanna</i>	Effe	19'543	9'771	222	402	9'147
Passante di Zurigo, contributo alla ripartizione dei costi TLP	CP	350'000	350'000	50'000	74'000	226'000
<i>Passante di Zurigo-7°/8° binario: corr. finanziamento</i>	Effe	375'000	375'000	50'000	74'000	251'000
Renens (gestito ora come progetto > 10 milioni)	CP				0	0
<i>Renens VD Miglioramento dell'accesso ai treni</i>	Effe	15'351	15'351	240	674	14'437
ca. altri 30 progetti < 10 milioni	CP	256'400	205'900		34'700	118'500
<i>ca. altri 30 progetti < 10 milioni</i>	Effe	421'172	225'721	¹⁾ 148'903	41'279	29'539
Convenzione aggiuntiva alla Convenzione sulle prestazioni 2011-2012						
Nodo di Losanna, acquisto terreno ed edificio	CP	30'000	30'000	0	26'000	4'000
<i>Aumento della capacità nodo di Losanna</i>	Effe	30'500	30'500	0	25'335	5'165
Adattamenti profilo Losanna-Vevey	CP	27'500	27'500	800	10'100	16'600
<i>Aumento della capacità GV, TLP, TR</i>	Effe	21'800	19'690	809	8'138	10'743
Nodo di Berna, aumento delle prestazioni Berna est	CP	28'600	28'600	400	700	27'600
<i>Offerta supplementare TLP, ampliamento S-Bahn Berna</i>	Effe	28'837	28'837	652	645	27'540
Progetto di massima ed esposizione dei piani RBL/Gateway Limma	CP	8'600	8'600	100	2'500	6'000
<i>Esigenze del mercato GV</i>	Effe	3'550	3'550	50	2'500	1'000
Nodo di Zurigo, aumento delle prestazioni Wehntal	CP	24'100	24'100	300	800	23'000
<i>Aumento della capacità nodo Zurigo, 4° TE TLP, TR</i>	Effe	24'063	24'027	280	834	22'913
Zurigo - Winterthur aumento delle prestazioni Kempthal	CP	27'600	10'600	100	900	9'600
<i>Aumento della capacità nodo Zurigo, 4° TE TLP, TR</i>	Effe	27'434	10'520	72	440	10'008
Miglioramenti dell'infrastruttura del traffico merci (Chavornay, Rotz)	CP	18'100	18'100	460	13'000	4'700
<i>Esigenze del mercato GV</i>	Effe	20'494	20'494	423	12'690	7'381
Vari progetti di massima per lo sviluppo della rete	CP	10'400	9'100	300	8'000	800
<i>Basi per la pianificazione dello sviluppo della rete GV, TLP, TR</i>	Effe	11'393	10'109	290	6'278	3'541
Totale convenzione sulle prestazioni e convenzione aggiuntiva	CP				277'000	539'600
Totale attuazione FFS	Effett.			¹⁾ 241'355	236'422	534'599

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

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

	Convenzione	Attuazione
Norme di riferimento CP 2011-2012.	215 mio	180 mio
Norme di riferimento convenzione aggiuntiva alla CP 2011-2012	62 mio	57 mio
Totale CP e convenzione aggiuntiva alla CP 2011-2012	277 mio	237 mio

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

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

6. Rapporto concernente altri obiettivi

Stretteie nella rete

Non essendo stati messi in servizio nuovi alimentatori e avendo adattato l'offerta solo in modo estremamente puntuale, nel 2011 la situazione relativa alle stretteie presenti nella rete è rimasta praticamente immutata. Varie sezioni di tratta e nodi ferroviari vengono aggiunti alla valutazione nella categoria carico elevato.

Soddisfazione dei clienti

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

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

ETCS

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

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

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

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

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

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

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

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

GSM-R

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

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

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

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

Nel ruolo di gestore del sistema per GSM-R, le FFS con il programma GSM-R sono responsabili anche dell'alimentazione di diverse tratte di ITC (p. es. BLS: Spiez – Interlaken; THURBO: Wil – Kreuzlingen). Nell'ambito di questo progetto, nel 2012 verranno messe in servizio quasi altre 100 ubicazioni di antenne. Si prevede che il volume degli investimenti per il 2012 ammonterà a circa 24 milioni di franchi. Secondo una stima aggiornata, alcuni progetti dureranno fino al 2015 a causa delle opposizioni.

Standard di costruzione

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

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

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

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

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

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima
Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016

Modello della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera, il/i Cantone/i [...] e il gestore dell'infrastruttura [XXX AG/SA] per gli anni 2013–2016

