



Gennaio 2017

Guida

Principi e criteri per il traffico a lunga distanza

N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Indice

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | Principi e criteri per il traffico a lunga distanza | 3 |
| 1.1 | Obiettivi..... | 3 |
| 1.2 | Principi e criteri funzionali..... | 3 |
| 1.2.1 | Condizioni quadro..... | 4 |
| 1.2.2 | Principi e criteri funzionali per l'attribuzione delle linee | 4 |
| 1.2.3 | Formulazione della politica delle fermate nel TLD | 6 |
| 1.3 | Altri criteri..... | 6 |
| 1.3.1 | Importanza nella rete svizzera di trasporto pubblico | 6 |
| 1.3.2 | Congiunzioni tra linee/operative e politica delle fermate dettata dalle tracce | 6 |
| 1.3.3 | Requisiti qualitativi..... | 6 |
| 1.3.4 | Criteri finanziari, autonomia finanziaria | 8 |
| 1.3.5 | Panoramica dei criteri..... | 9 |
| 1.4 | Reti TLD | 10 |
| 1.4.1 | Rete TLD di base..... | 10 |
| 1.4.2 | Rete TLD Premium..... | 10 |
| 1.4.3 | Passaggio di linee dal TLD a TRV e viceversa | 11 |
| 1.5 | Reporting sulla qualità e l'autonomia finanziaria | 11 |
| 2. | Procedura proposta per l'orizzonte di breve e medio periodo | 12 |
| 2.1 | Procedura per l'attribuzione delle linee | 12 |
| 2.2 | Esempi applicativi..... | 13 |
| 3. | Prospettive per la procedura di concessione | 15 |
| 3.1 | Criteri per lo sviluppo della rete TLD | 15 |
| 4. | Conclusione..... | 16 |
| | Allegato | 17 |





N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Documentazione delle modifiche

| Versio- ne | Data | Modifiche | |
|---------------|------------|---|----------------|
| 1.1 | 04.11.2016 | Input per il primo workshop sullo sviluppo del TLD dell'8.11.2016 | UFT |
| 1.2 | 02.12.2016 | Integrazione nei criteri funzionali delle decisioni del CP del 22.11.2016 e dei pareri delle ferrovie | IN/pl |
| 1.3 | 09.12.2016 | Integrazione di cartine e di requisiti qualitativi | FI/pv |
| 1.4 | 16.12.2016 | Modifiche in base alla discussione con il CT del 13.12.2016 | pbr e FI/pv |
| 1.5 | 20.12.2016 | Attuazione delle decisioni del CP del 20.12.2016 | pbr |
| 1.6 | 12.01.2017 | Rielaborazione per la consultazione esterna | Fü, pbr |
| 1.7 | 24.01.2017 | Approvazione del CP, nulla osta per consultazione | CP |



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Premessa

Nel traffico regionale viaggiatori (TRV) l'offerta di trasporto è ordinata congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni¹. L'offerta di traffico a lunga distanza (TLD), invece, non è ordinata dalla Confederazione e dai Cantoni e dev'essere finanziariamente autonoma. È quindi fondamentale delimitare chiaramente i due tipi di offerta sia per il sovvenzionamento che per la pianificazione dell'offerta². Il presente documento serve a spiegare i principi e i criteri per la definizione del TLD in Svizzera. Nella prima parte sono esposti i principi e i criteri per la definizione del TLD, nella seconda sono spiegati e illustrati con alcuni esempi i criteri per l'attribuzione delle linee. Da questi elementi scaturiscono gli obiettivi per la futura rete TLD che dovranno essere concretizzati progressivamente. La terza parte presenta la procedura per il rinnovo della concessione per il traffico a lunga distanza.

Il presente documento utilizza talvolta il termine TLD, talvolta quello di rete TLD di base e rete TLD Premium. Per ragioni di chiarezza si precisa che per TLD si intende l'intero TLD, comprendente sia la rete di base che la rete Premium.

1. Principi e criteri per il traffico a lunga distanza

1.1 Obiettivi

- a) La rete TLD collega le aree d'intervento e i centri principali della Svizzera sulla base di un sistema di nodi e di orario cadenzato. Questo garantisce la coesione e permette di collegare il Paese ai principali assi di transito europei.
- b) La rete TLD consta di una rete di base e di una rete Premium. La rete Premium soddisfa uno standard qualitativo uniforme e superiore a quello della rete di base.
- c) La rete TLD dev'essere gestita in modo economicamente autonomo sia globalmente che nelle sue parti (sottoreti)³.
- d) Non sono previste linee con concessioni miste.

1.2 Principi e criteri funzionali

La definizione della rete e delle linee poggia sui principi e la gerarchia dei centri definiti nel Progetto territoriale Svizzera⁴ (cfr. figura 1). Una rete di trasporto efficace e suddivisa territorialmente sostiene lo sviluppo territoriale policentrico del Paese. I collegamenti devono rafforzare primariamente e in modo mirato i centri principali, ossia i centri metropolitani e i centri urbani di grandi e medie dimensioni e gli agglomerati densamente abitati, garantire l'allacciamento agli aeroporti nazionali e migliorare l'integrazione della Svizzera nel sistema di trasporto internazionale. Va garantito il collegamento dei centri più piccoli con quelli di dimensioni.

Le fermate rilevanti per la rete TLD sono quelle che rivestono grande importanza a livello pianificatorio. Si tratta ad esempio delle fermate necessarie per garantire l'orario cadenzato integrale o i nodi di importanza sovraregionale come Olten o Landquart (per l'elenco completo cfr. allegato 2).

Il Progetto territoriale Svizzera è una base fondamentale per la pianificazione a lungo termine (PROSSIF FA 2030/35 e successive) e serve a concretizzare la gerarchia della rete TLD e a progetta-

¹ Art. 28 cpv. 1 della legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1)

² Art. 48a segg. della legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101)

³ Una sottorete è una rete gestita da *un solo* gestore.

⁴ Progetto territoriale Svizzera, ARE 2012

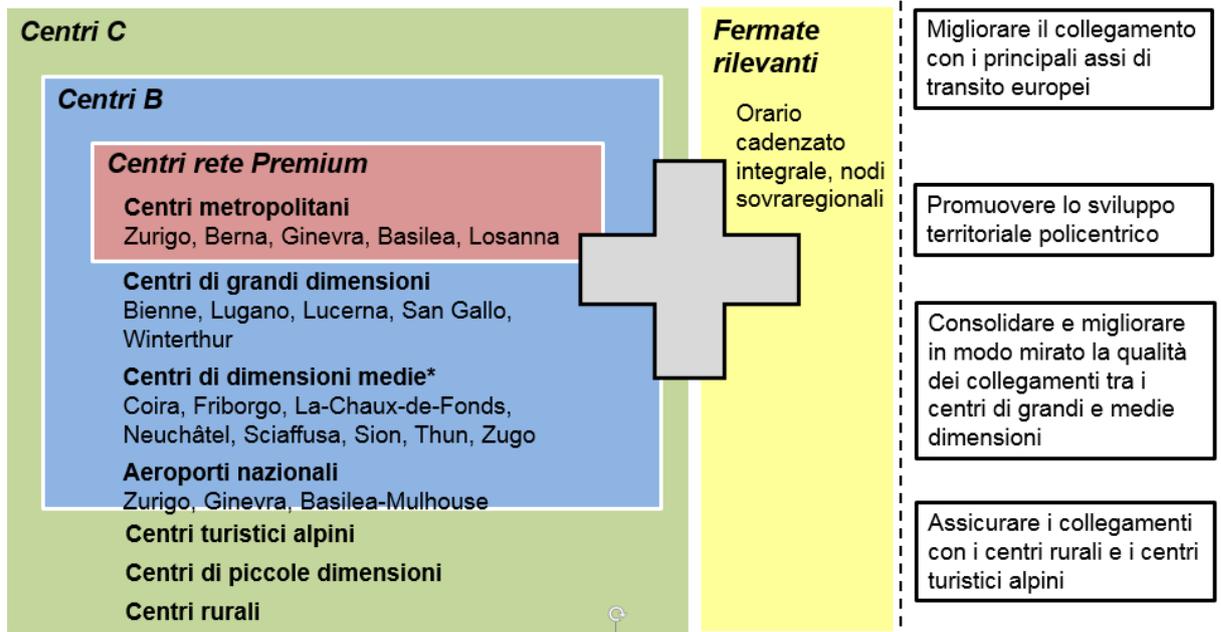
https://www.ave.admin.ch/dam/are/it/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweiz.pdf.download.pdf/raumkonzept_schweiz.pdf



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

re l'offerta. Per la pianificazione a breve e medio termine è la delimitazione funzionale tra TLD e traffico regionale viaggiatori (TRV), fondata sul Progetto territoriale, a servire da base in vista del rinnovo della concessione.

Collegamenti TLD tra le località



*Ad essi si aggiungono i centri degli agglomerati densamente abitati: Baden-Brugg, Olten-Zofingen, Vevey-Montreux, Soletta, Aarau, Wil.

Figura 1 – Gerarchia dei centri e principi per la definizione della rete e delle linee secondo il Progetto territoriale Svizzera

1.2.1 Condizioni quadro

- La pianificazione del TLD e i principi applicabili alla definizione della rete e delle linee poggiano sul Progetto territoriale Svizzera e sulla gerarchia dei centri su cui questo si basa (cfr. figura 1).
- La gestione del traffico viaggiatori internazionale non è oggetto del presente documento.

L'orizzonte temporale a breve e medio termine si basa sul programma d'offerta deciso dal Parlamento (Programma di riferimento FA 2025). L'accento è posto sull'attribuzione delle linee e non su nuove pianificazioni dell'offerta⁵.

1.2.2 Principi e criteri funzionali per l'attribuzione delle linee

- Una linea TLD collega almeno due aree d'intervento secondo il Progetto territoriale Svizzera (cfr. figura 2).
- La rete di base rappresenta la struttura portante del TLD; la rete Premium rappresenta la rete TLD di livello superiore. Le due categorie risultano dalla gerarchia dei centri e dai principi per la definizione della rete e delle linee contenuti nel Progetto territoriale Svizzera.

⁵ Questa condizione non si applica alla pianificazione di lungo periodo dell'offerta TLD. Sono possibili deroghe nell'ambito delle modifiche pianificatorie che risultano da modifiche del Programma di riferimento, del programma di utilizzazione della rete (PRUR) e del piano di utilizzazione della rete (PUR).



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Rete TLD di base: la rete di base garantisce un'offerta capillare di collegamenti a lunga distanza in tutto il Paese. Collega tutte le aree d'intervento e congiunge i centri urbani di grandi e medie dimensioni, gli agglomerati densamente abitati e gli aeroporti nazionali ai centri metropolitani.

Rete TLD Premium: la rete Premium garantisce un'offerta di collegamenti a lunga distanza di standard superiore. Collega tra loro i centri metropolitani come pure le aree d'intervento del Paese e ne assicura il collegamento con i principali assi di transito europei. Sono previste fermate solo nei centri principali.

- c) I centri degli agglomerati densamente abitati⁶ (>70 000 abitanti, dati UST 2015) che non rientrano né nei centri metropolitani né nei centri urbani di grandi e medie dimensioni sono equiparati ai centri urbani di medie dimensioni⁷.
- d) Le fermate rilevanti per la rete *possono essere equiparate* gerarchicamente almeno ai centri urbani di medie dimensioni.
- e) Le linee TLD rappresentano il collegamento più veloce tra i centri metropolitani e i centri urbani di grandi e medie dimensioni.

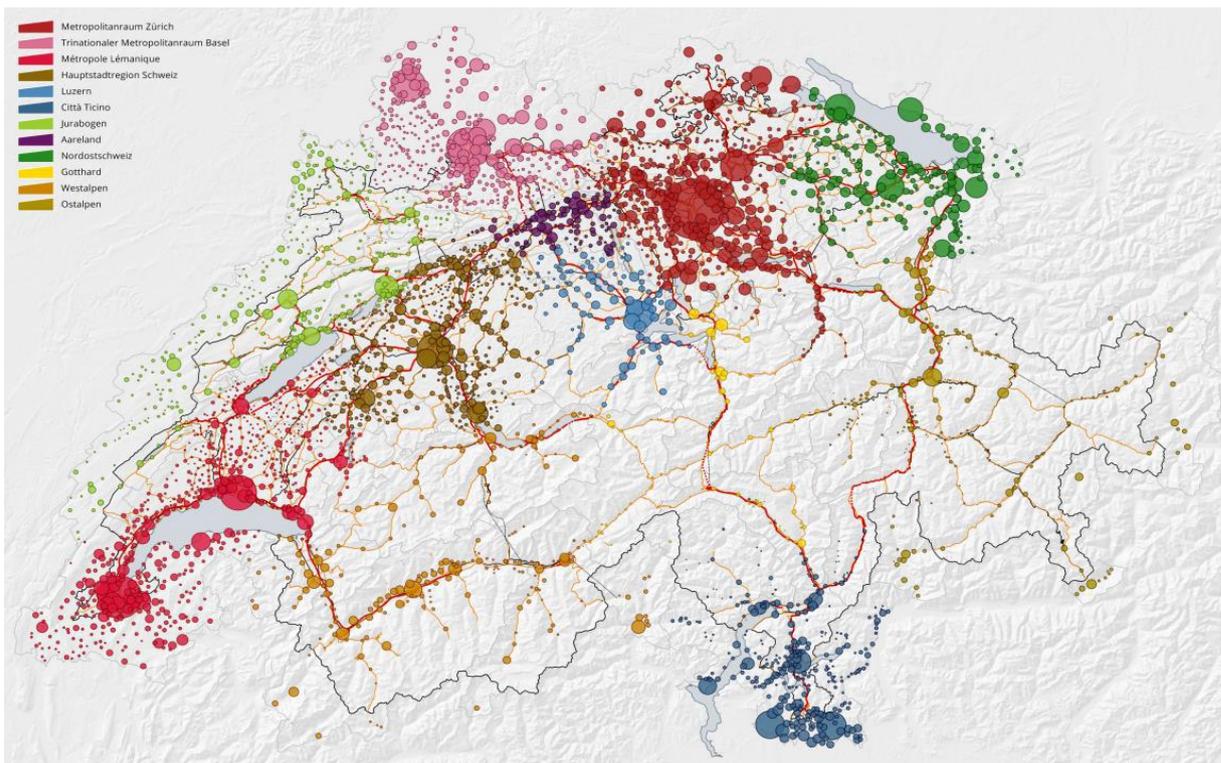


Figura 2 – Delimitazione delle aree d'intervento secondo il Progetto territoriale Svizzera⁸

⁶ Secondo i dati 2015 dell'UST si tratta degli agglomerati di Baden-Bugg, Olten-Zofingen, Vevey-Montreux, Soletta, Aarau e Wil (SG). Fonte: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/stand-entwicklung/raeumliche-verteilung.assetdetail.80392.html>.

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/grundlagen/raumgliederungen.assetdetail.275789.html>.

⁷ Nell'applicare questo criterio occorre assicurarsi che almeno una località dell'agglomerato sia collegata a un centro metropolitano o a un centro urbano di grandi dimensioni. Non è tuttavia possibile collegare tutte le località di un agglomerato alla rete TLD (cfr. allegato 2).

⁸ Rapporto Progetto territoriale Svizzera, delimitazione delle aree d'intervento (ARE 2016, disponibile in tedesco e francese) Fonte

http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t.lnp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2YUq2Z6gpJCEe394fWym162epYbg2c_JiKbNoKSn6A--



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

1.2.3 Politica delle fermate nel TLD

- a) I collegamenti della rete di base e della rete Premium TLD *possono servire* fermate in centri che appartengono a una categoria inferiore secondo il Progetto territoriale Svizzera. Ad esempio, la rete Premium può servire centri della rete di base (centri urbani di grandi e medie dimensioni, inclusi aeroporti nazionali), mentre quella di base può servire anche fermate regionali (centri urbani di piccole dimensioni, centri rurali e centri turistici alpini secondo il Progetto territoriale Svizzera⁹), a condizione che si trovino su una linea della rete TLD di base e che ciò sia fattibile dal punto di vista operativo.
- b) Per motivi d'esercizio *si possono prevedere* fermate alle stazioni di confine che fanno parte della rete TLD e che si trovano lungo i principali assi di transito europei (ad es. Chiasso).
- c) Le stazioni ai margini dei centri metropolitani possono essere servite da linee della rete TLD di base (ad es. Zurigo Altstetten, Zurigo Oerlikon, Berna Wankdorf, Renens).

1.3 Altri criteri

1.3.1 Importanza nella rete svizzera di trasporto pubblico

Le linee che per la loro appartenenza funzionale sono attribuite alla rete TLD di base possono essere attribuite alla rete Premium per la loro importanza politica, in particolare a seguito di un trattato internazionale.

1.3.2 Congiunzioni operative e politica delle fermate dettata dalle tracce

Uno dei criteri utilizzati per attribuire le linee alla rete Premium è dato dalle congiunzioni operative tra linee, che risultano dai piani di rotazione dei veicoli, dall'utilizzo delle aree di ricovero o da altre misure di ottimizzazione. Dato che il materiale rotabile si presta particolarmente ai fini della delimitazione qualitativa, è possibile tener conto di queste congiunzioni per la definizione della rete Premium. Inversamente, l'utilizzo dello stesso materiale rotabile su due linee connesse non significa che queste linee possano essere attribuite alla stessa categoria di rete TLD.

1.3.3 Requisiti qualitativi

Requisiti qualitativi nel traffico a lunga distanza

L'offerta TLD deve soddisfare uno standard qualitativo elevato. Pertanto, alle imprese di trasporto viene concesso un margine di manovra a livello imprenditoriale e progettuale. La definizione dei prodotti offerti sulle varie reti rientra nella responsabilità dei gestori. In altre parole, i gestori definiscono i prodotti (marchi) e le prestazioni promesse. Parallelamente, l'adempimento delle esigenze chiave fissate dal settore pubblico dev'essere garantito prevedendo nella concessione una serie di condizioni.

La rete Premium deve offrire un livello qualitativo superiore rispetto alla rete di base. Tra i possibili criteri qualitativi vi sono il materiale rotabile, l'accompagnamento di treni, l'offerta di ristorazione a bordo e il libero accesso al sistema, sebbene quest'ultimo elemento si applichi anche alla rete di base (tariffe non vincolate all'impiego di determinati treni). Se dal punto di vista quantitativo l'offerta TLD viene adeguata periodicamente alla situazione del mercato e all'evoluzione della domanda, da quello qualitativo occorre definire uno standard minimo che dev'essere garantito sistematicamente. La con-

⁹ Centri secondo l'Allegato al Progetto territoriale Svizzera, ARE 2012



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

cessione TLD in corso di validità non prevede condizioni di questo tipo, ad eccezione dell'obbligo di offrire il trasporto diretto. Le future concessioni dovranno presentare i seguenti requisiti qualitativi:

- **Posti a sedere**

Nel TLD è auspicato un posto a sedere per tutti i viaggiatori.

- **Accessibilità per le persone a mobilità ridotta**

Secondo l'articolo 4 della Direttiva concernente la quota minima di treni a lunga percorrenza utilizzabili autonomamente, nella concessione TLD l'UFT definisce le quote minime per ogni linea. Inoltre, entro la scadenza del periodo di adeguamento fissata per il 31 dicembre 2023, per ciascuna linea TLD all'interno della Svizzera occorrerà prevedere nell'orario almeno un treno per ora e direzione dotato di almeno di un accesso a livello utilizzabile da persone in sedia a rotelle o con deambulatore in ciascuna stazione servita. Ci si dovrà peraltro adoperare affinché tali treni servano le principali coincidenze e affinché anche i primi e gli ultimi treni in circolazione siano dotati almeno di un accesso a livello. Sono possibili deroghe a determinate condizioni.

Anche se la quota minima definita dev'essere raggiunta alla fine del 2023, occorre indicare tale scadenza nella concessione TLD che verrà rinnovata nel dicembre 2017, menzionando il termine di adeguamento in corso.

- **Materiale rotabile**

Per quanto riguarda la qualità del materiale rotabile occorre considerare le condizioni operative e finanziarie. I requisiti applicabili al materiale influiscono sulla flessibilità di impiego. Inoltre diverse caratteristiche di comfort (distanza tra i sedili, disposizione dei sedili) dipendono spesso dalla capacità di trasporto. Definire requisiti in questo senso potrebbe vanificare gli sforzi per soddisfare meglio la domanda.

Pertanto, la concessione deve prevedere solo standard minimi in materia di materiale rotabile. Nel TLD i sedili devono essere disposti in file composte da almeno due coppie di sedili separate (2+2). Sulla rete Premium la disposizione dei sedili in prima classe, particolarmente richiesta per gli spostamenti a lunga distanza, dev'essere di tre sedili per fila (2+1).

Tutti i treni devono essere dotati di servizi igienici.

I treni della rete Premium dovranno offrire spazi multifunzione, come vani per passeggeri, bagagli, bici ecc. Sui treni della rete TLD di base questi spazi sono facoltativi: il gestore sarà libero di offrirli o meno.

- **Copertura di telefonia mobile**

I clienti si aspettano che la copertura di telefonia mobile sia garantita a bordo. A tal fine, il gestore può predisporre reti WLAN oppure migliorare la copertura mobile installando ad esempio ripetitori del segnale. Poiché la soddisfazione dell'utenza è un aspetto di responsabilità del gestore, non è necessario prevedere una condizione ad hoc nella concessione.

- **Accompagnamento dei treni**

Attualmente spetta alle ferrovie stabilire se e su quali linee utilizzare accompagnatori dei treni. L'autorità di vigilanza valuta quest'elemento unicamente dal punto di vista della sicurezza. In generale sulla rete TLD l'utenza si aspetta la presenza di personale di accompagnamento.

La nuova concessione dovrà prevedere la presenza obbligatoria di agenti di accompagnamento sui treni della rete Premium, mentre per la rete di base la decisione è lasciata ai gestori.



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

- **Ristorazione a bordo**

Nell'ambito dell'attuazione della nuova strategia TLD bisognerà stabilire l'obbligo di offrire un servizio di ristorazione a bordo dei treni che circolano sulla rete Premium. Spetterà ai gestori decidere le modalità del servizio (carrozza ristorante, minibar o altre soluzioni). Date le distanze e i tempi di percorso piuttosto brevi il servizio di ristorazione a bordo non sarà prescritto sulla rete TLD di base.

- **Tariffe**

Le attuali concessioni prevedono già disposizioni sulle tariffe. Le tariffe indicate di seguito sono intese come offerta minima di trasporto diretto e devono essere applicate, salvo determinate eccezioni, dalle imprese di trasporto concessionarie:

- tariffa per biglietti di corsa semplice,
- tariffa per abbonamenti di percorso,
- tariffa per abbonamento generale e abbonamento a metà prezzo con riconoscimento integrale,
- tariffe per comunità tariffarie e di trasporto.

Nella concessione non sono previste ulteriori disposizioni in materia tariffaria.

- **Libero accesso al sistema / prenotazione dei posti**

Il libero accesso a tutti i treni del TLD deve restare garantito. Si esclude l'introduzione di un obbligo generalizzato di prenotazione. Sulla rete Premium va offerta ai viaggiatori la possibilità di prenotare i posti.

- **Offerta minima**

Dal profilo quantitativo l'offerta viene definita in base all'orario di servizio giornaliero (prima e ultima corsa) e alla frequenza delle corse (intervallo cadenzato). Nell'attuale concessione n. 584 ogni tronco TLD è assegnato a una delle tre categorie di cadenza (1/2 ora, 1 ora o 2 ore). Le cadenze minime prescritte nella concessione corrispondono generalmente all'offerta prevista dall'orario, dato che la concessione è stata via via adeguata all'intensificarsi delle cadenze.

In futuro, per l'offerta minima non sarà più ammessa la cadenza di bioraria per i collegamenti TLD. Sulle linee della rete di base i treni dovranno circolare a cadenza almeno oraria, mentre su quelle della rete Premium a cadenza almeno semioraria. La cadenza va definita tenendo conto dell'offerta prevista.

Per garantire un'offerta di base, l'orario minimo di servizio deve estendersi dalle ore 6 alle ore 23 (partenza prima corsa ore 06.XX, partenza ultima corsa ore 22.XX). Sulle linee molto frequentate sono previsti collegamenti prima o dopo l'orario minimo di servizio. Sulle linee in cui la domanda è inferiore, i gestori TLD devono garantire il servizio durante l'orario minimo di cui sopra.

1.3.4 Criteri finanziari, autonomia finanziaria

La rete TLD dev'essere gestita in modo economicamente autonomo sia globalmente che nelle sue parti (sottoreti). Vi sono diverse possibilità di influenzare l'autonomia finanziaria:

- **Progettazione della rete TLD**

La definizione della rete TLD e delle sottoreti date in concessione a diversi gestori costituisce un parametro determinante. In sede di progettazione l'autonomia finanziaria era uno dei requisiti vincolanti. Poiché rispetto all'attuale rete TLD si constata solo un leggero scarto, si può considerare che la rete definita adempie tale requisito. L'autonomia finanziaria delle sottoreti va documentata in base ai conti di previsione rispettivi.



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

- **Gestione redditizia della rete e politica tariffaria**

I gestori sono chiamati a gestire la rete TLD con efficienza e garantendo un livello di costi ottimale.

Sebbene le imprese di trasporto godano di autonomia tariffaria, la competenza per la fissazione delle tariffe è delegata al trasporto diretto o alle comunità tariffarie o di trasporto. La politica tariffaria deve puntare all'equilibrio tra autonomia finanziaria e prezzi attrattivi.

- **Contributo di copertura**

Il grado di copertura dei costi di una rete può essere influenzato adeguando il contributo di copertura nel prezzo delle tracce. Il contributo di copertura, espresso come prelievo percentuale sui ricavi, deve considerare la redditività della rete. Questo significa che occorre stabilire un contributo di copertura diverso non solo per la rete TLD di base e per quella Premium, ma anche per le singole sottoreti. Questo può ripercuotersi sui ricavi infrastrutturali, rendendo necessaria una compensazione attraverso l'adeguamento della convenzione sulle prestazioni conclusa con il gestore dell'infrastruttura. L'importo del contributo di copertura è stabilito sulla base dei conti di previsione nell'ambito della procedura di concessione e può essere adeguato durante il periodo di validità della concessione.

1.3.5 Panoramica dei criteri

| Categoria | Requisito | Dettagli | Rete TLD Premium | Rete TLD di base | non stabilito |
|--|---|---|------------------|------------------|---------------|
| Posti a sedere | Posti a sedere per tutti i viaggiatori | | X | X | |
| Accessibilità per le persone a mobilità ridotta | Accesso illimitato <u>una volta all'ora</u> | | X | X | |
| | Accesso illimitato <u>sul primo e sull'ultimo treno</u> | | X | X | |
| Materiale rotabile | Disposizione dei sedili | due coppie di sedili (2+2) in 2 ^a classe | X | X | |
| | | una coppia di sedili e un sedile singolo (2+1) in 1 ^a classe | X | | |
| | Servizi igienici | | X | X | |
| | Spazio multifunzione ¹⁰ | | X | | |
| Copertura di telefonia mobile | | | | | X |
| Accompagnamento dei treni | | | X | | |

¹⁰ Vano per bagagli, passeggini, biciclette ecc.



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

| Categoria | Requisito | Dettagli | Rete TLD Premium | Rete TLD di base | non stabilito |
|--|---|----------|---------------------------|---------------------------|---------------|
| Ristorazione a bordo | Carrozza ristorante / minibar | | X | | |
| Tariffe ¹¹ | | | X | X | |
| Libero accesso al sistema / prenotazione dei posti | Obbligo di prenotazione | | | | X |
| | Possibilità di prenotazione | | X | | |
| Offerta minima ¹² | Cadenza semioraria se l'esercizio lo permette | | X | | |
| | Cadenza oraria | | | X | |
| Orario di servizio | Requisito minimo | | 6.00–23.00 | 6.00–23.00 | |
| Criteri finanziari | Autonomia finanziaria della rete | | X | X | |
| | Contributo di copertura nel prezzo delle tracce | | da definire ¹³ | da definire ¹⁴ | |

1.4 Reti TLD

Considerati i principi menzionati, la rete TLD svizzera (ferrovia) è composta da una rete di base e da una rete Premium sovrapposta che soddisfa requisiti qualitativi più elevati e prevede una politica delle fermate limitata ai grandi centri urbani.

1.4.1 Rete TLD di base

La rete di base rappresenta la struttura portante del TLD. Collega tra loro i centri metropolitani, assicura il collegamento tra questi centri e i principali assi di transito europei e collega i centri urbani di grandi e medie dimensioni e gli aeroporti nazionali (cfr. figura nell'allegato 1).

1.4.2 Rete TLD Premium

La rete Premium collega il fulcro del Paese e prevede fermate solo nei grandi centri urbani. Garantisce il collegamento tra le aree d'intervento del Paese e congiunge i centri metropolitani tra di loro e con i principali assi di trasporto europei. Svolge inoltre la funzione di cerniera tra asse est-ovest e nord-sud che è alla base del TLD (cfr. figura nell'allegato 1).

¹¹ I requisiti dettagliati per le concessioni sono illustrati sopra.

¹² In futuro sui collegamenti a lunga distanza non sarà più ammessa la cadenza bioraria.

¹³ Determinato in base alla capacità finanziaria

¹⁴ Determinato in base alla capacità finanziaria



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

1.4.3 Passaggio di linee dal TLD a TRV e viceversa

Confrontando le attuali linee TLD e TRV e il piano d'orario 2018 da un lato e il Programma di riferimento PROSSIF FA 2025 dall'altro, si osservano differenze non appena vengono applicati i principi summenzionati: determinate linee del TRV passano a far parte della rete TLD e viceversa. A seguito della separazione tra TLD e TRV, sono escluse concessioni miste per la gestione sovrapposta di linee TLD e TRV, ad es. a cadenza bioraria.

Oltre al confronto tra le attuali linee e i piani e programmi futuri, l'UFT ha valutato singole linee della rete TRV. Non si è ancora proceduto all'attribuzione completa di tutte le linee. Dai dati attualmente disponibili risultano le modifiche indicate qui di seguito

Passano a far parte della rete TLD i seguenti collegamenti:

- Berna – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
La Chaux-de-Fonds verrà collegata alla rete TLD dalla linea Neuchâtel – Berna.
- Coira – San Gallo – Wil SG (Rheintalexpress)
La linea lungo la Valle del Reno e il suo prolungamento fino a Wil SG con un collegamento orario passano a far parte della rete TLD.

Inversamente, i seguenti collegamenti TLD verranno inseriti nella rete TRV:

- La-Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval – Bienne
Tutti i collegamenti sulla tratta La-Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval – Bienne passeranno a far parte della rete TRV.

Queste modifiche, risultanti dai cambiamenti di attribuzione alla rete, sono illustrate nella cartina riportata all'allegato 1.

1.5 Reporting sulla qualità e l'autonomia finanziaria

Con il rilascio di una concessione TLD la Confederazione autorizza e obbliga un gestore a fornire un servizio ferroviario di alta qualità in una grande area territoriale del Paese. La concessione crea di fatto una situazione di monopolio che permette al gestore di generare utili. Per poter valutare il rispetto delle prescrizioni contenute nella concessione, l'UFT prevede di esigere dai gestori TLD un reporting annuale sui punti fondamentali. In particolare i gestori dovranno fornire informazioni sui seguenti aspetti:

- rispetto dei criteri di qualità quali accompagnamento dei treni, offerta di ristorazione ecc.,
- attuazione della legge sui disabili,
- puntualità dei treni,
- soddisfazione della clientela,
- risultato economico.



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

2. Procedura proposta per l'orizzonte di breve e medio periodo

2.1 Procedura per l'attribuzione delle linee

- a) Le pianificazioni dell'offerta sono definite per ciascun anno d'orario e fungono da base per l'attribuzione delle linee al TLD o al TRV (ad esempio, il grafico della rete 2018 o il Programma di riferimento FA 2025).
- b) Sul grafico della rete si può modificare solo il colore della linea, ossia l'attribuzione al TLD o al TRV, ma non il tracciato o la politica delle fermate¹⁵.
- c) Il tracciato della linea, la politica delle fermate e l'integrazione nei nodi sono gestiti con gli strumenti della pianificazione dell'offerta, ossia PROSSIF, PRUR/PUR e procedura di allestimento dell'orario.
- d) L'attribuzione delle linee al TLD e al TRV poggia sui principi illustrati nella prima parte del documento.
- e) Per la valutazione complessiva e l'attribuzione definitiva di una linea entrano in gioco ulteriori criteri, quali le congiunzioni operative, l'importanza e l'integrazione a livello internazionale, l'importanza nella rete svizzera di trasporto pubblico (collegamento di regioni importanti), i benefici per la clientela, l'autonomia finanziaria ecc.

La figura 3 mostra la procedura per l'attribuzione delle linee sulla base dei criteri funzionali.

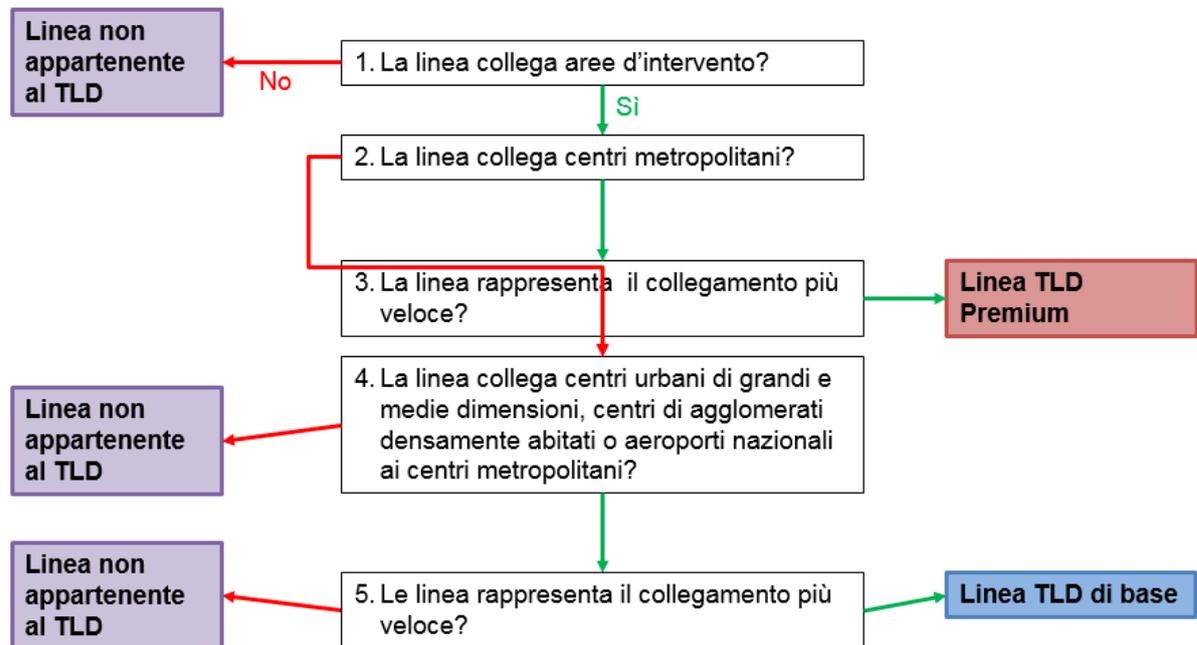


Figura 3 - Procedura per l'attribuzione funzionale delle linee

¹⁵ Sono possibili deroghe nell'ambito delle modifiche pianificatorie che risultano da modifiche del Programma di riferimento, del programma di utilizzazione della rete (PRUR) e del piano di utilizzazione della rete (PUR).



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

2.2 Esempi applicativi

Gli esempi seguenti mostrano come si possono applicare i criteri funzionali (0-5) per l'attribuzione di una linea. I criteri complementari indicati al punto 6 permettono una valutazione complessiva delle linee e la loro attribuzione definitiva. La legenda a colori per gli esempi proposti figura all'allegato 2 e rispecchia la gerarchia dei centri di cui alla figura 1.

1. Linea Genève Aéroport–St. Gallen

Genève Aéroport Genève Lausanne Fribourg Bern Zürich Zürich Flughafen Winterthur St. Gallen

| | | |
|---|--|---|
| 0 | La linea è compatibile con la pianificazione dell'offerta (ad es. grafico della rete 2018, Programma di riferimento PROSSIF FA 2025)? | Sì, figura nel Programma di riferimento PROSSIF FA 2025. |
| 1 | La linea collega aree d'intervento? | Sì, collega le aree d'intervento area metropolitana del Lemano, regione della capitale Berna, area metropolitana di Zurigo e Svizzera nord-orientale. |
| 2 | La linea collega centri metropolitani? | Sì, collega i centri metropolitani di Ginevra, Berna e Zurigo. |
| 3 | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | Sì, non c'è una linea alternativa più veloce che collega i centri di Ginevra, Losanna, Berna e Zurigo. → Linea della rete TLD Premium |
| 4 | La linea collega centri urbani di grandi e medie dimensioni, centri di agglomerati densamente abitati o aeroporti nazionali ai centri metropolitani? | |
| 5 | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | |
| | Risultato dell'applicazione dei criteri funzionali | In base ai criteri funzionali si tratta di una linea della rete TLD Premium. |
| 6 | Altri criteri (benefici per i clienti, autonomia finanziaria, convenzioni ecc.) | Attualmente l'autonomia finanziaria non può essere valutata |
| | Valutazione complessiva | Attualmente non definitiva |

Tabella 1 – Esempio applicativo 1

2. Linea Bern–Brugg–Zürich

Bern Olten Aarau Brugg AG Baden Zürich

| | | |
|---|---|---|
| 0 | La linea è compatibile con la pianificazione dell'offerta (ad es. grafico della rete 2018, Programma di riferimento PROSSIF FA 2025)? | Sì, figura nel Programma di riferimento PROSSIF FA 2025. |
| 1 | La linea collega aree d'intervento? | Sì, collega la regione della capitale Berna, l'Aareland e l'area metropolitana di Zurigo. |
| 2 | La linea collega centri metropolitani? | Sì, collega i centri metropolitani di Zurigo e Berna. |
| 3 | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | No, ci sono altre linee che collegano più velocemente i centri metropolitani di Zurigo e Berna. → Non è una linea della rete TLD Premium |



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

| | | |
|---|--|---|
| 4 | La linea collega centri urbani di grandi e medie dimensioni, centri di agglomerati densamente abitati o aeroporti nazionali ai centri metropolitani? | Sì, collega Olten a Berna e i centri di agglomerato Aarau e Brugg-Baden a Berna e Zurigo. |
| | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | Sì, è il collegamento più veloce tra i centri di agglomerato e i centri principali. → Linea della rete TLD di base |
| | Risultato dell'applicazione dei criteri funzionali | In base ai criteri funzionali si tratta di una linea della rete TLD di base. |
| | Altri criteri (benefici per i clienti, autonomia finanziaria, convenzioni ecc.) | Attualmente l'autonomia finanziaria non può essere valutata |
| | Valutazione complessiva | Attualmente non definitiva |

Tabella 2 – Esempio applicativo 2

3. Linea Bern–Burgdorf–Zürich

Bern Burgdorf Herzogenbuchsee Langenthal Olten Zürich

| | | |
|---|--|---|
| 0 | La linea è compatibile con la pianificazione dell'offerta (ad es. grafico della rete 2018, Programma di riferimento PROSSIF FA 2025)? | Sì, figura nel Programma di riferimento PROSSIF FA 2025. |
| 1 | La linea collega aree d'intervento? | Sì, collega la regione della capitale Berna, l'Aareland e l'area metropolitana di Zurigo. |
| 2 | La linea collega centri metropolitani? | Sì, collega i centri metropolitani di Zurigo e Berna. |
| 3 | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | No, ci sono altre linee che collegano più velocemente tra di loro i centri metropolitani di Zurigo e Berna. → Non è una linea della rete TLD Premium |
| 4 | La linea collega centri urbani di grandi e medie dimensioni, centri di agglomerati densamente abitati o aeroporti nazionali ai centri metropolitani? | Sì, collega Olten a Berna e a Zurigo. |
| 5 | La linea rappresenta il collegamento più veloce? | In parte: sì per la tratta Olten-Zurigo, no per la tratta Berna-Olten. |
| | Risultato dell'applicazione dei criteri funzionali | In base ai criteri funzionali si tratta solo in parte di una linea della rete TLD di base. |
| | Altri criteri (benefici per i clienti, autonomia finanziaria, convenzioni ecc.) | Attualmente l'autonomia finanziaria non può essere valutata |
| | Valutazione complessiva | Attualmente non definitiva |

Tabella 3 – Esempio applicativo 3



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

3. Prospettive per la procedura di concessione

3.1 Criteri per lo sviluppo della rete TLD

La concessione per il traffico a lunga distanza n. 584 delle FFS scade alla fine del 2017 per una parte preponderante delle linee, per le quali sarà necessario rilasciare una nuova concessione. A tal fine l'UFT svolgerà regolarmente una procedura di concessione ordinaria, nell'ambito della quale consulterà i Cantoni. La concessione verrà rilasciata entro il 10 dicembre 2017 a condizione che durante l'esame dei requisiti fissati dalla legge e la consultazione dei Cantoni non vengano adottati motivi di rifiuto.

Gli obiettivi generali per la futura rete del traffico a lunga distanza, descritti nel presente documento, devono essere raggiunti progressivamente. Durante la procedura di concessione verranno verificate le fasi da concretizzare già con la prossima concessione.



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

4. Conclusione

I principi e i criteri per il traffico a lunga distanza permettono di concretizzare due obiettivi: collegare tra loro le aree d'intervento e i centri principali della Svizzera e collegare il Paese ai principali assi di transito europei. Parallelamente, consentono di operare una distinzione tra rete TLD di base e rete TLD Premium su un orizzonte di lungo periodo e di eliminare le concessioni miste.

Per l'attribuzione a breve e medio termine è stata definita una procedura basata su criteri funzionali che permette una valutazione chiara delle linee. La tempistica del passaggio delle linee in questione da una categoria o da una rete all'altra verrà chiarita concretamente caso per caso.

I Cantoni sono consultati nel quadro della procedura di concessione.

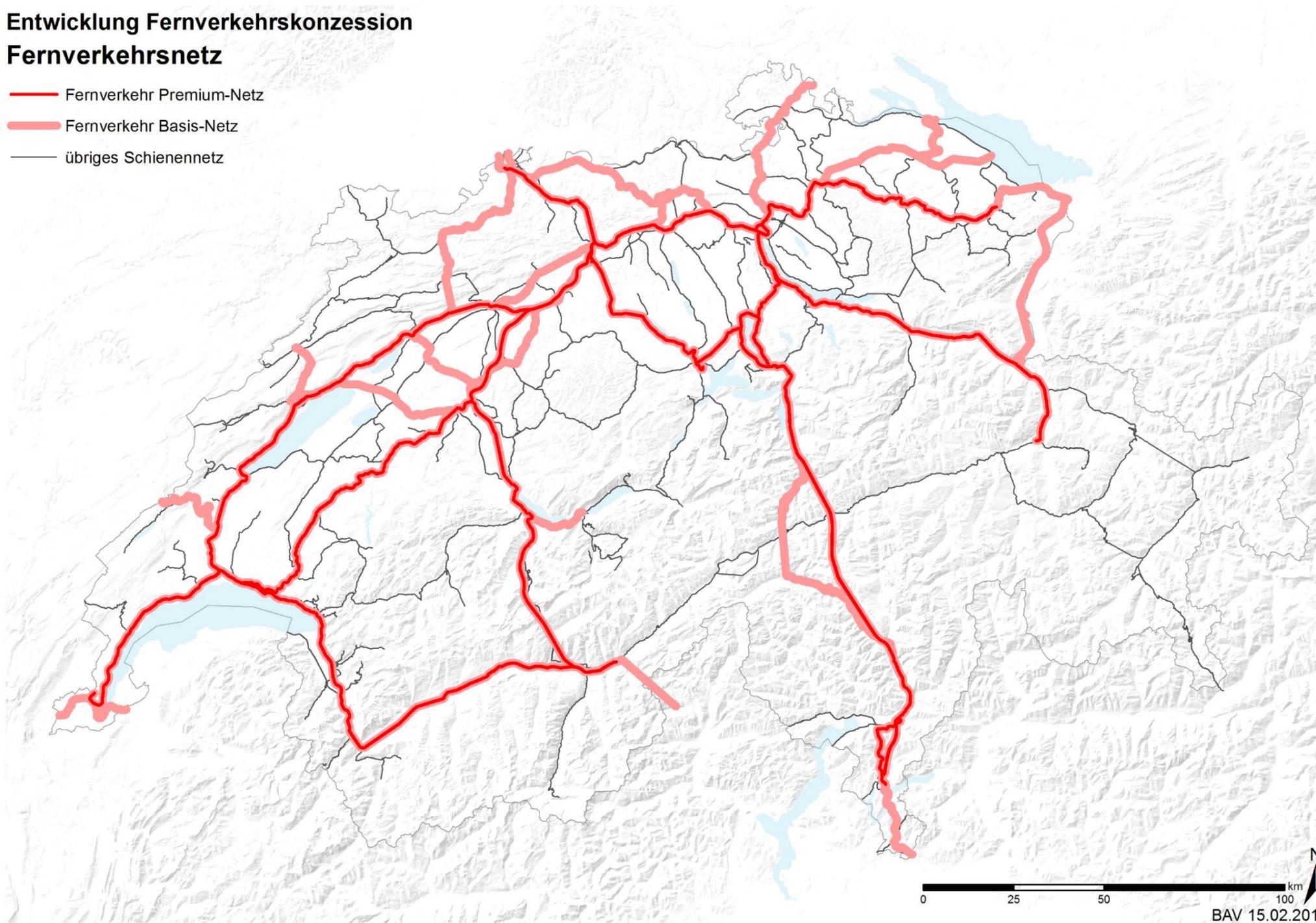


N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Allegato Allegato 1 – Cartine TLD

Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

-  Fernverkehr Premium-Netz
-  Fernverkehr Basis-Netz
-  übriges Schienennetz



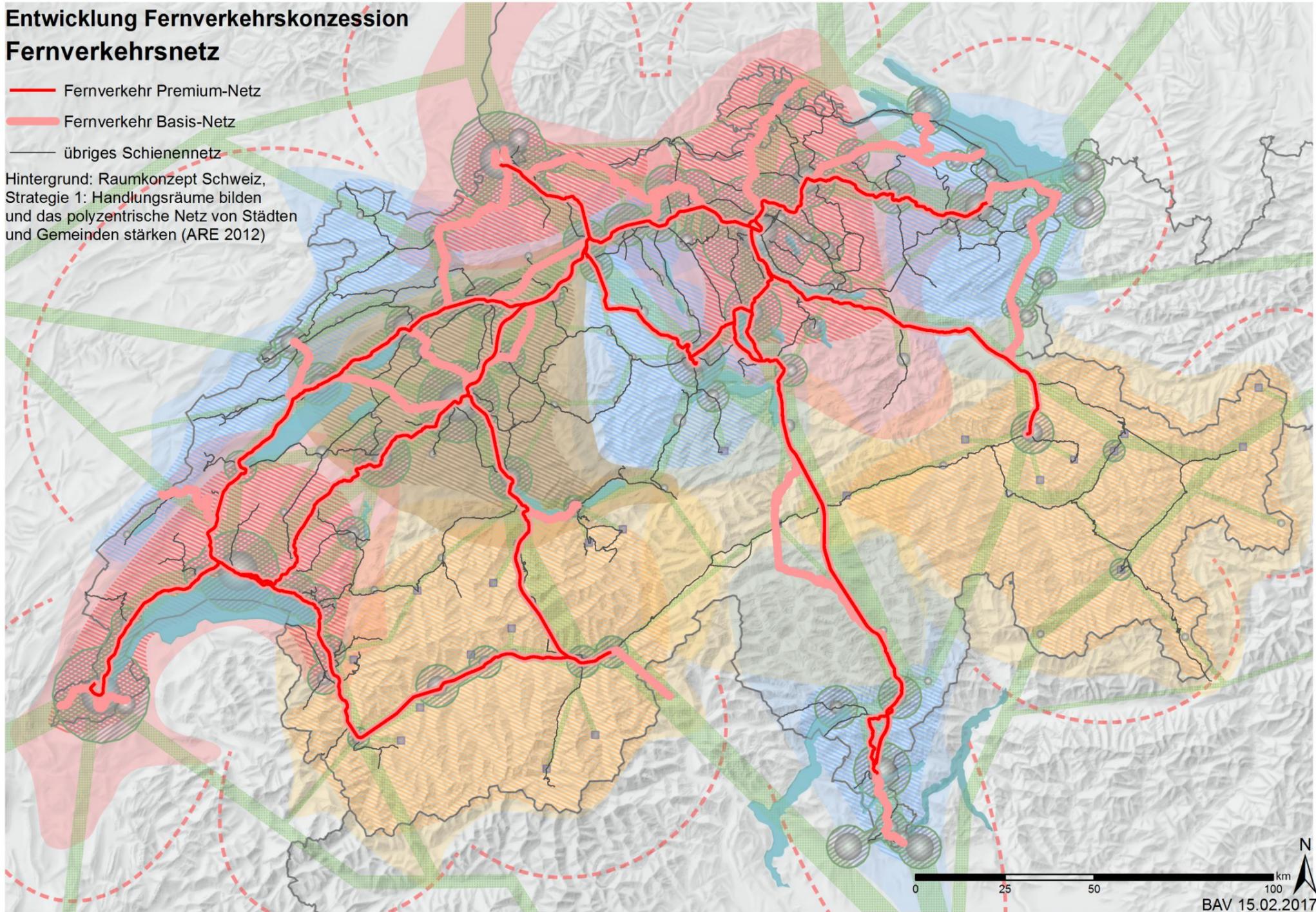


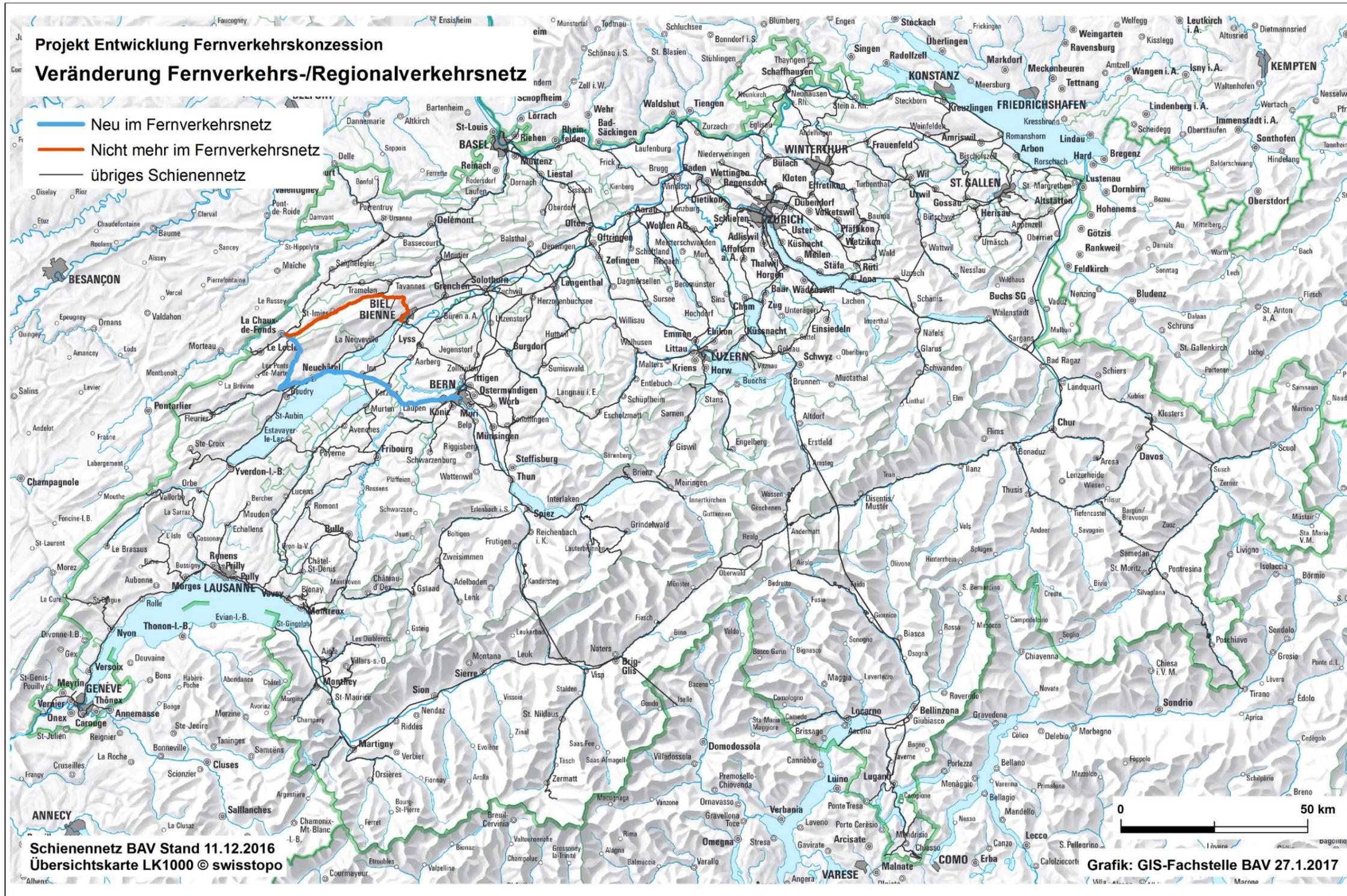
N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

- Fernverkehr Premium-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- übriges Schienennetz

Hintergrund: Raumkonzept Schweiz,
Strategie 1: Handlungsräume bilden
und das polyzentrische Netz von Städten
und Gemeinden stärken (ARE 2012)







Allegato 2 – Elenco dei centri rilevanti

| Tipo di centro | Centro | Area d'intervento |
|---|----------------------|--|
| Centri metropolitani | Zurigo | Area metropolitana di Zurigo |
| | Ginevra | Area metropolitana del Lemano |
| | Basilea | Area metropolitana trinazionale di Basilea |
| | Berna | Regione della capitale Svizzera |
| | Lausanne | Area metropolitana del Lemano |
| Centri di grandi dimensioni | Lucerna | Lucerna |
| | San Gallo | Svizzera nord-orientale |
| | Lugano | Città Ticino |
| | Winterthur | Area metropolitana di Zurigo |
| | Bienne | Arco giurassiano |
| Aeroporti nazionali | Aeroporto di Zurigo | Area metropolitana di Zurigo |
| | Aeroporto di Ginevra | Area metropolitana del Lemano |
| | Basilea-Mulhouse | Area metropolitana trinazionale di Basilea |
| Centri di medie dimensioni | Zugo | Area metropolitana di Zurigo |
| | Friburgo | Regione della capitale Svizzera |
| | Neuchâtel | Arco giurassiano |
| | Sion | Alpi occidentali |
| | Thun | Alpi occidentali |
| | Sciaffusa | Area metropolitana di Zurigo |
| | Coira | Alpi orientali |
| | La Chaux-de-Fonds | Arco giurassiano |
| Agglomerati densamente abitati (>70 000 abitanti, dati 2015) (Comuni interessati cfr. allegato 2) | Baden – Brugg | Area metropolitana di Zurigo |
| | Olten – Zofingen | Aareland |
| | Vevey – Montreux | Area metropolitana del Lemano |
| | Soletta | Regione della capitale Svizzera |
| | Aarau | Aareland |
| | Wil (SG) | Svizzera nord-orientale |
| Fermate rilevanti per la rete | Olten | Aareland |
| | Arth-Goldau | San Gottardo |
| | Visp | Alpi occidentali |
| | Briga | Alpi occidentali |
| | Bellinzona | Città Ticino |
| | Landquart | Alpi orientali |
| | Sargans | Alpi orientali |
| | Spiez | Alpi occidentali |
| | Interlaken | Alpi occidentali |
| | Vienna | Estero |
| Collegamento con i principali assi di transito europei | Stoccarda | Estero |
| | Milano | Estero |
| | Parigi | Estero |
| | Francoforte | Estero |
| | Strasburgo | Estero |
| | Lione-Marsiglia | Estero |
| | Torino-Milano | Estero |
| | Monaco di Baviera | Estero |
| | Bregenza | Estero |





N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

| | | |
|--|----------|--------|
| | Costanza | Estero |
| | | |

Allegato 2 – Comuni di agglomerati densamente abitati che non rientrano né nei centri metropolitani né nei centri di grandi e medie dimensioni ma che sono equiparati ai centri di medie dimensioni (> 70 000 abitanti, dati 2015)

| Agglomerato | Comuni | Agglomerato | Comuni |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| Baden – Brugg | Remigen | Olten – Zofingen | Wikon |
| | Neuenhof | | Hauenstein-Ilfenthal |
| | Baden | | Wisen (SO) |
| | Ennetbaden | | Vordemwald |
| | Fislisbach | | Lostorf |
| | Gebenstorf | | Obergösgen |
| | Oberrohrdorf | | Trimbach |
| | Obersiggenthal | | Winznau |
| | Turgi | | Boningen |
| | Untersiggenthal | | Dulliken |
| | Wettingen | | Hägendorf |
| | Brugg | | Kappel (SO) |
| | Hausen (AG) | | Olten |
| | Riniken | | Rickenbach (SO) |
| | Windisch | | Starrkirch-Wil |
| Vevey-Montreux | Villeneuve (VD) | | Wangen bei Olten |
| | Blonay | | Aarburg |
| | Chardonne | | Brittnau |
| | Corseaux | | Oftringen |
| | Corsier-sur-Vevey | | Strengelbach |
| | Jongny | | Zofingen |
| | Montreux | Soletta | Deitingen |
| | Saint-Légier-La Chiésaz | | Hüniken |
| | La Tour-de-Peilz | | Günsberg |
| | Vevey | | Biberist |
| Veytaux | Derendingen | | |
| Aarau | Erlinsbach (SO) | | Gerlafingen |
| | Eppenberg-Wöschnau | | Halten |
| | Aarau | | Lohn-Ammannsegg |
| | Biberstein | | Luterbach |
| | Buchs (AG) | | Obergerlafingen |
| | Erlinsbach (AG) | | Oekingen |
| | Gränichen | | Subingen |
| | Küttigen | | Zuchwil |
| | Muhen | | Bellach |
| | Oberentfelden | Feldbrunnen-St. Niklaus | |
| | Suhr | Hubersdorf | |
| | Unterentfelden | Langendorf | |
| | Wil | Jonschwil | Lommiswil |
| Oberuzwil | | Oberdorf (SO) | |
| Uzwil | | Riedholz | |



N. registrazione/dossier:BAV-311.00-00001/00003/00017

| | | | |
|--|-----------------|--|----------|
| | Oberbüren | | Rüttenen |
| | Wil (SG) | | Soletta |
| | Eschlikon | | |
| | Münchwilen (TG) | | |
| | Rickenbach (TG) | | |
| | Sirnach | | |
| | Wilen (TG) | | |