

Messaggio

concernente la convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010 e il limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS negli anni 2007–2010

del 10 marzo 2006

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 2007–2010;
- decreto federale concernente il limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) negli anni 2007–2010.

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

10 marzo 2006

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Moritz Leuenberger
La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

Con la presente convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2007–2010 (Convenzione 07–10) le due parti hanno convenuto per la terza volta dall'entrata in vigore della riforma ferroviaria 1999 gli obiettivi che le FFS devono raggiungere e i mezzi finanziari che la Confederazione metterà a disposizione a tale scopo.

Per la Convenzione 07–10 ci si è potuti basare sulle esperienze prevalentemente positive fatte con le due precedenti convenzioni sulle prestazioni. In linea di massima lo strumento della convenzione sulle prestazioni ha dato ottima prova per la conduzione del finanziamento infrastrutturale delle FFS (segnatamente esercizio, manutenzione e rinnovo della rete esistente). La conduzione tramite la convenzione sulle prestazioni dà ad ambo le parti sicurezza nella pianificazione e flessibilità. La sicurezza nella pianificazione è garantita nella misura in cui è definito il quadro finanziario valido per quattro anni; la flessibilità è conservata poiché restano possibili trasferimenti tra i contributi d'esercizio e di investimento, nei limiti del quadro definito. Come mostra la Convenzione 03–06, ancora in vigore, in passato la sicurezza nella pianificazione finanziaria non ha sempre potuto essere garantita dalla Confederazione. Il limite di spesa definito per la Convenzione 03–06 è infatti stato ridotto di circa 400 milioni di franchi nel quadro dei programmi di sgravio 03 e 04, riduzione che ha reso necessario un adeguamento della Convenzione 03–06

La Convenzione 07–10 comprende i quattro grandi ambiti seguenti:

1. Obiettivi generali per le FFS

La Convenzione stabilisce che le FFS devono orientare le loro prestazioni in primo luogo alle esigenze del mercato, tenendo conto delle elevate esigenze di qualità dei clienti nel settore del traffico merci e viaggiatori (ad es. puntualità dei treni). Per garantire la sopravvivenza in un contesto concorrenziale sempre più marcato, la produttività dovrà essere ulteriormente migliorata. Nel contempo le FFS orientano le loro prestazioni anche agli obiettivi di politica dei trasporti definiti dalla Confederazione. Nei settori che devono essere economicamente autonomi, ovvero i settori che non danno diritto a indennità (traffico viaggiatori a lunga distanza, traffico merci e immobili) le FFS devono ottenere un utile adeguato.

2. Obiettivi per l'offerta di infrastruttura

Nel settore infrastruttura la Convenzione 07–10 fissa i seguenti obiettivi principali:

- *garanzia di un alto livello di sicurezza*
- *garanzia di una rete performante*
- *sfruttamento ottimale della capacità esistente*

-
- miglioramento dell'interoperabilità
 - riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione.

A partire da questi obiettivi principali vengono concretizzati gli obiettivi delle relative sottocategorie, in base a cui è definita l'ordinazione delle prestazioni.

3. Ordinazione di prestazioni del settore infrastruttura

Rispetto alle precedenti convenzioni sulle prestazioni, la Convenzione 07–10 definisce in dettaglio le prestazioni ordinate nel settore infrastruttura. Per la prima volta sono ordinate presso FFS Infrastruttura anche talune prestazioni che vanno oltre la rete delle FFS, ad es. la guida dei sistemi ETCS/GSM-R, la pianificazione delle capacità e degli orari e l'allestimento dell'orario ufficiale. Inoltre per la prima volta sono enumerati esplicitamente gli investimenti di ampliamento che devono essere realizzati con i mezzi del limite di spesa della Convenzione 07–10 (art. 24 Convenzione 07–10).

4. Controlling della realizzazione degli obiettivi

Infine nella Convenzione 07–10 sono anche descritte con maggior precisione le procedure di controlling della realizzazione degli obiettivi e il procedimento in caso di deviazioni prevedibili dagli obiettivi.

La portata dell'ordinazione nel settore infrastruttura si orienta all'attuale piano finanziario della Confederazione. Per permettere la realizzazione degli obiettivi convenuti con le FFS è necessario un limite di spesa di 5880 milioni di franchi per il quadriennio 2007–2010. Questo importo corrisponde nominalmente quasi esattamente a quello concesso con la prima Convenzione 99–02 e a quello reale risultato in seguito ai programmi di sgravio 03 e 04 per il periodo corrente 03–06. Grazie ai miglioramenti della produttività realizzati nel frattempo, con la somma proposta le FFS possono gestire una rete più grande e con un tasso di sfruttamento notevolmente migliorato (FERROVIA 2000) rispetto a quella della prima Convenzione 99–02.

Dei 5880 milioni di franchi messi a disposizione per il periodo 2007–2010, circa 1790 milioni sono necessari per le indennità per i costi d'esercizio non coperti (contributi d'esercizio) e circa 4090 milioni per gli investimenti, soprattutto nel mantenimento della qualità. Per gli investimenti di ampliamento sono messi a disposizione complessivamente circa 390 milioni di franchi.

Per gli investimenti nel settore traffico, le FFS possono acquisire mezzi supplementari alle condizioni del mercato di capitali. Nell'ambito del processo di formazione del preventivo della Confederazione, il Parlamento ha la facoltà di ridurre i mezzi concessi alle FFS: in questo caso la Convenzione 07–10 dovrà essere esaminata per determinare in che misura il raggiungimento degli obiettivi nella forma convenuta resta possibile. Se l'esame porta a concludere che è necessario un adeguamento della convenzione e del limite di spesa, tale adeguamento deve essere sottoposto al Parlamento contemporaneamente con il preventivo.

Indice

Compendio	3524
1 Situazione iniziale	3528
1.1 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	3528
1.2 Bilancio delle convenzioni sulle prestazioni sinora concluse con le FFS	3532
2 Grandi linee della Convenzione 07–10	3533
2.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione	3533
2.2 Natura giuridica della convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS	3535
2.3 Obiettivi strategici per le FFS	3536
2.4 Controlling del finanziamento dell'infrastruttura	3537
2.5 Obiettivi politici per la rete ferroviaria	3539
2.5.1 Garanzia di un alto livello di sicurezza	3540
2.5.2 Garanzia delle prestazioni della rete	3540
2.5.3 Utilizzo ottimale delle capacità disponibili	3542
2.5.4 Miglioramento dell'interoperabilità	3543
2.5.5 Riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione	3545
2.6 Utilizzo dei mezzi del limite di spesa per FFS Infrastruttura	3546
2.6.1 Contributi d'esercizio	3546
2.6.2 Contributi d'investimento	3547
2.7 Consultazione dei Cantoni	3551
2.8 Armonizzazione dei compiti e delle finanze	3553
2.9 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo	3553
2.10 Stralcio di interventi parlamentari	3553
3 Commento ai decreti federali concernenti la convenzione sulle prestazioni e il limite di spesa 2007–2010	3553
3.1 Struttura e contenuto della Convenzione 07–10	3553
3.2 Commento al decreto federale concernente la Convenzione tra la Confederazione e le FFS 2007–2010	3554
3.3 Commento al decreto federale concernente il limite di spesa per FFS Infrastruttura 2007–2010	3555
4 Ripercussioni	3555
4.1 Per la Confederazione	3555
4.2 Per i Cantoni e i Comuni	3555
4.3 Per l'economia	3556
4.4 Per la politica regionale della Confederazione	3556
4.5 Altre ripercussioni	3556
5 Programma di legislatura	3556

6 Aspetti giuridici	3557
6.1 Costituzionalità e legalità	3557
6.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	3557
6.3 Forma giuridica	3557
6.4 Subordinazione al freno alle spese	3557
6.5 Compatibilità con la legge sui sussidi	3558
6.6 Delega di competenze legislative	3558

Allegati

1 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2003–2006. Rapporto	3559
2 Schema per il rapporto sul conseguimento degli obiettivi della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010	3583
3 Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010	3585

Decreto federale concernente la Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010 (Disegno)	3601
--	-------------

Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura della società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) negli anni 2007–2010 (Disegno)	3603
--	-------------

Messaggio

1 Situazione iniziale

Con la presente convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2007–2010 (Convenzione 07–10), le due parti hanno convenuto di comune intesa e per la terza volta dall'entrata in vigore della Riforma delle ferrovie 1999 gli obiettivi che le FFS devono raggiungere entro il 2010 e i mezzi finanziari che la Confederazione mette a disposizione a tale scopo.

La Convenzione 07–10 corrisponde nelle grandi linee alle due precedenti convenzioni. Oltre all'ordinazione di prestazioni nel settore dell'infrastruttura, la Convenzione 07–10 definisce obiettivi nel traffico viaggiatori e merci delle FFS. Finché non sarà realizzata l'armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie prevista inizialmente con la Riforma delle ferrovie 2, il finanziamento delle FFS e delle ferrovie private poggia su basi legali diverse. Sino a nuovo avviso per le ferrovie private si continuerà pertanto ad applicare il ritmo di ordinazione annuale sulla base della legge sulle ferrovie¹. La base per la convenzione con le FFS sulle prestazioni è l'articolo 8 della legge sulle Ferrovie federali svizzere².

Accanto al presente messaggio concernente l'approvazione della Convenzione 07–10 e l'approvazione di un limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS, il nostro Consiglio chiede in un secondo messaggio l'approvazione di un credito d'impegno (9° credito quadro) per la quota della Confederazione al finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private a partire dal 2007. La legislazione vigente impegna i Cantoni a fornire contributi sostanziali alle ferrovie private, indipendentemente dall'importanza di una tratta per la gestione del traffico. In compenso i Cantoni sono esentati dal versare contributi alle tratte delle FFS, indipendentemente dal fatto che una tratta abbia importanza nazionale o risponda soltanto a un'esigenza locale.

1.1 Principi del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Contabilità separata per trasporti e infrastruttura

Con l'entrata in vigore della riforma ferroviaria 1 il 1° gennaio 1999, per tutte le imprese ferroviarie in Svizzera è diventato obbligatorio separare a livello contabile e organizzativo i settori trasporti e infrastruttura e presentare cosiddetti conti settoriali.

Il settore infrastruttura riceve un'indennità per l'utilizzo delle tratte e delle stazioni, il cosiddetto prezzo dei tracciati. La maggior parte delle componenti del prezzo dei tracciati è fissata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Le condizioni quadro attuali nell'ambito dei trasporti non permettono di fissare prezzi in grado di coprire i costi causati dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Il prezzo minimo per l'utilizzo di un'infrastruttura ferroviaria è stato fissato sulla base dei costi marginali standard di una tratta dotata di moderni impianti di sicurezza automatizzati. Dato però che molte tratte sono tuttora a gestione manuale locale, nelle corrispondenti

¹ Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (LFerr), RS 742.101

² Legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS), RS 742.31

parti della rete i costi marginali effettivi non possono essere coperti con il prezzo dei tracciati. Per non mettere in pericolo gli obiettivi della politica dei trasporti, segnatamente l'obiettivo del trasferimento del traffico per il traffico merci transalpino e l'approvvigionamento di base nel settore del traffico viaggiatori, al momento è praticamente impossibile alzare i prezzi. Al contrario, i prezzi dei tracciati per molti trasporti di merci, in particolare nel traffico combinato, sono sostenuti dalla Confederazione con mezzi destinati al trasferimento del traffico. In altre parole, l'impresa ferroviaria paga un prezzo inferiore e la Confederazione versa la differenza al gestore dell'infrastruttura. Questi pagamenti non fanno parte del limite di spesa trattato nel presente messaggio.

Le entrate risultanti dai prezzi dei tracciati coprono attualmente poco meno di un quarto degli oneri complessivi dell'infrastruttura ferroviaria. Il settore infrastruttura delle FFS riesce a coprire poco più della metà dei costi, tenuto conto delle entrate collaterali e dei pagamenti di compensazione del settore immobili versati in virtù della convenzione sulle prestazioni conclusa tra la Confederazione e le FFS per gli anni 2003–2006 (in media 170 milioni di franchi all'anno).

Ordinazione di prestazioni nel settore infrastruttura

Le entrate del settore infrastruttura, inclusi i prezzi dei tracciati, non sono dunque sufficienti per coprire le spese correnti d'esercizio e l'ammortamento dell'infrastruttura (mantenimento della qualità); tuttavia, per motivi di politica dei trasporti (garantire l'accesso e l'approvvigionamento di base ecc.), la Confederazione non può rinunciare a un'infrastruttura ferroviaria sicura e performante: per questo motivo la Confederazione ordina presso le FFS e, unitamente ai Cantoni, presso le ferrovie private l'esercizio, il mantenimento e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

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

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 crescenti in materia di trasporti (cfr. art. 3 cpv. 3 LFFS) sono versati alle imprese ferroviarie in due modi diversi e sono pure a carico del budget ordinario. Da un lato gli oneri di ammortamento sono compensati mediante contributi a fondo perso; dall'altro, per le esigenze di investimento che vanno oltre tale quota sono concessi mutui senza interesse rimborsabili condizionatamente³.

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.

Nel caso delle FFS, dal 1999 i contributi d'esercizio e d'investimento vengono decisi sulla base della pianificazione a medio termine e del piano d'investimento a medio termine e fissati in convenzioni sulle prestazioni della durata di quattro anni.

³ Lo sviluppo ulteriore delle reti è garantito di regola tramite finanziamenti speciali, ad es. il Fondo per grandi progetti ferroviari (Fondo FTP) oppure il Fondo infrastrutturale.

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

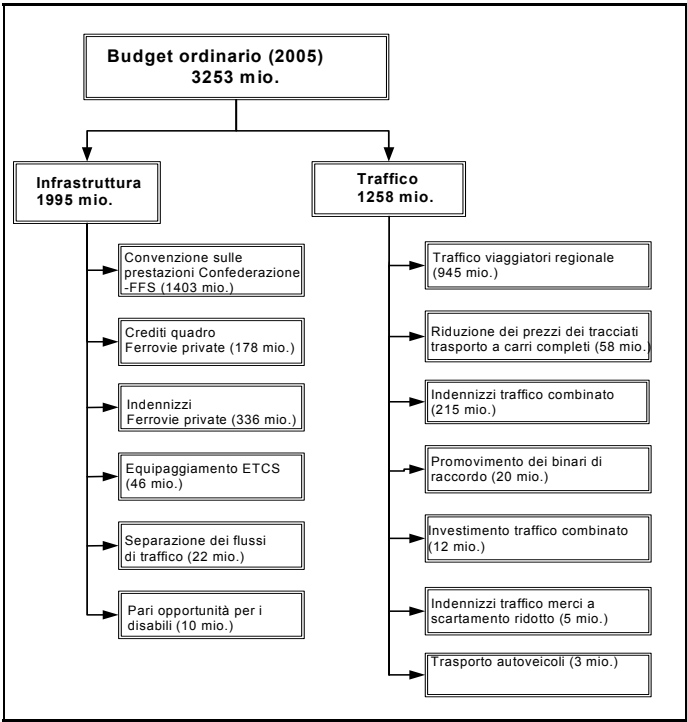
Delimitazione nei confronti del settore trasporti

In seguito alla revisione della legge sulle ferrovie nel 1995 e alla Riforma delle ferrovie 1 nel 1999, è stata introdotta la suddivisione in settori e il settore trasporti è stato orientato maggiormente al mercato mediante l'introduzione di diversi elementi di concorrenza, mentre nel settore dell'infrastruttura si è continuato a partire dall'idea di un compito statale di carattere (localmente) monopolistico.

Dal 1996 il traffico viaggiatori regionale è ordinato secondo principi uniformi congiuntamente dalla Confederazione e dai Cantoni, indipendentemente dal gestore. Il finanziamento del traffico viaggiatori regionale non è oggetto della convenzione sulle prestazioni.

Immagine 1

Riassunto dei finanziamenti dal preventivo ordinario (contributi 2005)



Anche il traffico merci è sostenuto mediante strumenti di finanziamento separati, segnatamente per quel che concerne il trasferimento del traffico merci transalpino. Il finanziamento del traffico merci mediante la convenzione sulle prestazioni è escluso. FFS Cargo non può pertanto ottenere mezzi finanziari derivanti dalla convenzione sulle prestazioni. Nel contempo ovviamente anche FFS Cargo, come tutte le aziende attive nel traffico merci, trae profitto dalla disponibilità di prestazioni infrastrutturali a basso costo e segnatamente dall'esercizio delle stazioni di smistamento.

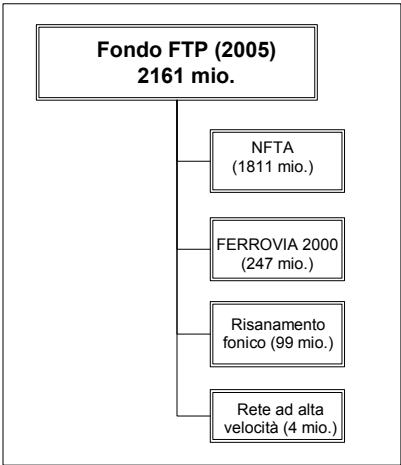
Delimitazione rispetto ad altri strumenti di finanziamento

Secondo il diritto vigente, la convenzione sulle prestazioni è limitata alle prestazioni per le FFS. Il finanziamento dell'infrastruttura di tutte le altre imprese, incluse le imprese di cui le FFS detengono partecipazioni o di cui sono proprietarie a pieno titolo (ad es. Thurbo o Zentralbahn) avviene secondo le regole della legge sulle ferrovie (convenzioni in materia di indennità e di investimento relativi al 9° credito quadro).

Come già menzionato, il finanziamento ordinario dell'infrastruttura si concentra sul mantenimento della qualità degli impianti, mentre gli investimenti di ampliamento sono garantiti mediante finanziamenti speciali. Per la Confederazione questi ultimi sono attualmente concentrati sul Fondo per il finanziamento dei grandi progetti ferroviari (Fondo FTP). I finanziamenti concessi tramite questo fondo non sono toccati dal credito quadro: i due strumenti di finanziamento operano infatti in parallelo. Anche le imprese ferroviarie BLS, SOB, RhB e MGB realizzano o hanno realizzato investimenti provenienti dal Fondo FTP.

Immagine 2

Riassunto dei finanziamenti dal Fondo FTP (contributi 2005)



Un'altra fonte di finanziamento che opera separatamente è il limite di spesa per gli investimenti in favore dei disabili. I versamenti da questa fonte sono effettuati soltanto se non vi sono altri interventi già previsti che danno luogo a un investimento. Si tratta pertanto di un finanziamento sussidiario.

Con il messaggio del 2 dicembre 2005 relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali, il nostro Consiglio ha presentato al Parlamento un'altra fonte di investimento in ambito ferroviario destinato al traffico negli agglomerati.

1.2 Bilancio delle convenzioni sulle prestazioni sinora concluse con le FFS

Contenuto delle convenzioni sulle prestazioni

Dal 1999 la Confederazione conclude con le FFS ogni quattro anni una convenzione sulle prestazioni. Nella convenzione la Confederazione e le FFS definiscono di comune intesa gli obiettivi per l'offerta di prestazioni nel settore dell'infrastruttura e gli obiettivi strategici per i settori del traffico (FFS Traffico viaggiatori e FFS Cargo). Gli obiettivi strategici sono concretizzati e completati dal nostro Consiglio in quanto azionista unico delle FFS nella cosiddetta strategia del proprietario.

Elemento chiave della Convenzione è l'ordinazione di un'offerta infrastrutturale definita. Concretamente la Confederazione ordina l'esercizio e la manutenzione della rete esistente e definisce i mezzi finanziari che sono a disposizione per il mantenimento degli impianti come pure per singoli investimenti nuovi. Per il finanziamento degli investimenti sono versati – a complemento dei mezzi di ammortamento concessi sotto forma di versamento a fondo perso – prestiti senza interessi condizionatamente rimborsabili (senza un legame diretto con singoli progetti). L'importo del prestito concesso è deciso in base alle esigenze delle FFS; è però determinante il margine di manovra finanziario della Confederazione.

I mezzi concessi dal limite di spesa della Convenzione 03–06 coprono i fabbisogni seguenti: circa 30 per cento per l'ammortamento dei costi d'esercizio non coperti, circa 60 per cento per gli investimenti di mantenimento della qualità e circa 10 per cento per gli investimenti di ampliamento.

Le esperienze fatte con la Convenzione 03–06

In linea di massima lo strumento della convenzione sulle prestazioni ha dato ottima prova per la conduzione del finanziamento infrastrutturale delle FFS. La conduzione tramite la convenzione sulle prestazioni dà ad ambo le parti sicurezza nella pianificazione e flessibilità. La sicurezza nella pianificazione è garantita nella misura in cui è definito il quadro finanziario valido per quattro anni; la flessibilità è aumentata poiché restano possibili trasferimenti tra i contributi d'esercizio e quelli di investimento, nei limiti del quadro definito.

Per quel che concerne la Convenzione 03–06, ancora in vigore, la sicurezza nella pianificazione finanziaria ha tuttavia potuto essere garantita dalla Confederazione soltanto in misura limitata. Il limite di spesa definito inizialmente, pari a 6,025 miliardi di franchi, è stato ridotto nel quadro dei programmi di sgravio 03 e 04 a circa 5,6 miliardi di franchi, riduzione che ha reso necessario un adeguamento della Convenzione 03–06⁴.

⁴ Cfr. anche il rapporto d'esercizio FFS sulla convenzione tra la Confederazione e le FFS 2003–2006 nell'allegato 1.

In maniera generale la definizione definitiva dei contributi d'esercizio e di investimento sull'arco di quattro anni motiva l'impresa a usare i mezzi a disposizione nel modo più efficace possibile. La flessibilità all'interno del quadro finanziario fisso può evitare investimenti eventualmente inutili. Si evitano così ad esempio situazioni in cui, piuttosto che effettuare le misure di manutenzione necessarie, si procede alla sostituzione di un impianto per il solo motivo che in quel momento sono a disposizione soltanto mezzi d'investimento ma non contributi d'esercizio. Lo strumento della Convenzione permette alle FFS – al contrario degli strumenti attualmente applicati nel caso delle ferrovie private – un'ottimizzazione dei costi sulla durata di vita complessiva dell'impianto («Life-Cycle-Cost-Optimierung»).

2 Grandi linee della Convenzione 07–10

Sulla base delle esperienze avute con le prime due convenzioni sulle prestazioni concluse con le FFS, nella Convenzione 07–10 sono state effettuate alcune modifiche. In generale gli articoli della Convenzione 07–10 sono formulati in modo più preciso. Mentre nelle precedenti convenzioni sulle prestazioni gli obiettivi e le componenti importanti dell'ordinazione sono stati descritti soltanto nel relativo messaggio del Consiglio federale, nella Convenzione 07–10 i contenuti importanti per i due partner di contratto sono fissati nei rispettivi articoli. Anche gli obiettivi e soprattutto l'offerta di prestazioni ordinata presso FFS Infrastruttura sono ora descritti in maniera più concreta. Infine anche le procedure del controlling del finanziamento dell'infrastruttura da parte della Confederazione sono state definite con maggiore precisione.

Dal preambolo della Convenzione 07–10 si evince che il Consiglio federale definisce, in base alla Convenzione stessa, gli obiettivi strategici (la cosiddetta strategia del proprietario) per l'impresa globale FFS per gli anni 2007–2010. Ciò facendo la Confederazione agisce quale azionista unico delle FFS. Nella convenzione sulle prestazioni sono definiti gli obiettivi elaborati di comune accordo dalla Confederazione e dalle FFS. Nella strategia del proprietario questi obiettivi sono concretizzati ulteriormente e completati per i singoli settori dell'impresa. Per il settore infrastrutture gli obiettivi concreti sono definiti direttamente nella Convenzione. La loro realizzazione è parte integrante dell'ordinazione di prestazioni.

2.1 Conduzione delle FFS da parte della Confederazione

Diverse istituzioni della Confederazione svolgono in qualche modo un compito nella conduzione e nel controlling delle FFS.

Il Parlamento stabilisce le condizioni quadro

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

Il Consiglio federale conduce nella sua funzione di azionista unico

Sulla base della convenzione sulle prestazioni il Consiglio federale definisce gli obiettivi strategici per le FFS (strategia del proprietario) e svolge le funzioni dell'assemblea generale delle FFS. Fanno parte di questi compiti segnatamente l'approvazione del budget e del conto finanziario dell'impresa. Il Consiglio federale nomina inoltre il consiglio d'amministrazione. La tutela degli interessi dell'azionista è stata affidata dal Consiglio federale al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e al Dipartimento federale delle finanze (DFF). Le FFS presentano al DATEC e al DFF un rapporto annuale sulla realizzazione degli obiettivi definiti nella strategia del proprietario. Questi rapporti sono analizzati e discussi con l'impresa e quindi sottoposti al Consiglio federale per valutazione. A sua volta il Consiglio federale presenta un rapporto sul raggiungimento degli obiettivi strategici del proprietario da parte delle FFS alle Commissioni della gestione e ai rappresentanti delle commissioni finanziarie e di politica dei trasporti del Parlamento. Questa procedura, applicata dal 1999, ha dato buona prova.

Il consiglio d'amministrazione conduce tramite gli obiettivi strategici

Il consiglio d'amministrazione delle FFS è responsabile della conduzione strategica dell'impresa. Esso è responsabile segnatamente della realizzazione della convenzione sulle prestazioni approvata dal Parlamento e del raggiungimento degli obiettivi strategici definiti per le FFS ogni quattro anni dal Consiglio federale sulla base della convenzione (strategia del proprietario). In occasione di incontri periodici con rappresentanti del DATEC e del DFF, la direzione e il consiglio d'amministrazione delle FFS presentano un rapporto sul rispettivo stato di raggiungimento degli obiettivi.

L'UFT conduce tramite l'ordinazione di prestazioni

Indipendentemente dalla sua responsabilità in quanto azionista unico delle FFS (ruolo di proprietario), la Confederazione agisce in quanto committente di prestazioni (ruolo di committente). Responsabile dello svolgimento della procedura di ordinazione di prestazioni nel settore trasporti conformemente all'articolo 49 della legge sulle ferrovie è l'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Accanto all'ordinazione di prestazioni per il traffico viaggiatori regionale (TVR) tramite ferrovia, bus, navigazione e impianti a fune, rientrano in questo ambito anche l'ordinazione dell'esercizio e del mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria. Le prestazioni di trasporto in senso stretto come pure l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura delle ferrovie private sono in linea di massima ordinate dalla Confederazione congiuntamente con i Cantoni interessati. Le offerte di importanza nazionale (cfr. art. 49 cpv. 3 LFerr) sono ordinate dalla Confederazione quale committente unico. In vista della garanzia dei diritti acquisiti, questa disposizione è stata interpretata in modo tale che la Confederazione ordina l'esercizio dell'infrastruttura delle FFS senza partecipazione dei Cantoni.

Come per ogni acquisto, anche nell'ordinazione dell'infrastruttura la Confederazione si attende una prestazione definita in anticipo nella maniera più chiara possibile. Nel contempo si tratta di tenere conto di un secondo importante obiettivo della riforma delle ferrovie 1, cioè il rafforzamento dell'autonomia aziendale delle FFS. La conduzione, cioè il controlling del finanziamento dell'infrastruttura da parte dell'UFT incaricato dell'ordinazione, deve tenere conto di questi due obiettivi egualmente

giustificati. In questo contesto la Confederazione si limita piuttosto a una conduzione globale tramite obiettivi politici e finanziari («cosa?»), mentre le decisioni operative sulla scelta delle misure concrete necessarie per il raggiungimento degli obiettivi («come?») rientrano nella responsabilità delle FFS.

2.2 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 essa non comporta vincoli di natura giuridica nei confronti di terzi. Questi ultimi quindi non possono vantare nessuna pretesa giuridica attinente alla fornitura di determinate prestazioni nel settore dell'infrastruttura. In merito alla natura giuridica la convenzione sulle prestazioni va suddivisa in due ambiti distinti:

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

Definizione congiunta degli obiettivi

L'articolo 8 LFES prevede che il Consiglio federale, d'intesa con le FFS e consultando i Cantoni, stabilisca gli obiettivi quadriennali in una convenzione sulle prestazioni.

Ordinazione di prestazioni

Conformemente all'articolo 49 capoverso 3 LFer la Confederazione ordina quale committente unico le offerte di importanza nazionale. Nel messaggio sulla revisione della legge sulle ferrovie (FF 1994 I 441) l'infrastruttura ferroviaria è definita esplicitamente come parte dell'offerta del settore traffico. Dall'articolo 50 capoverso 1 lettera c LFer si evince che l'infrastruttura ferroviaria va intesa come settore a parte, cioè come offerta che va fatta oggetto di un'ordinazione separata. In virtù di questa norma, la Confederazione, dall'entrata in vigore della nuova legge sulle ferrovie il 1° gennaio 1996, ha già coperto autonomamente i costi pianificati non coperti per le tratte BLS Thun–Brig/Interlaken Ost e Moutier–Lengnau come pure quelli delle due ferrovie portuali dei Cantoni Basilea Città [HBS] e Basilea Campagna [HBL]. Con la prima convenzione sulle prestazioni con le FFS (Convenzione 99–02) questo principio è stato esteso a tutta l'infrastruttura delle FFS.

Prossimamente il nostro Consiglio presenterà varie soluzioni alternative alla ripartizione della rete proposta inizialmente con la riforma delle ferrovie 2, ripartizione che prevedeva la suddivisione in una rete di base, il cui finanziamento sarebbe spettato unicamente alla Confederazione, e una rete complementare, posta sotto la responsabilità finanziaria dei Cantoni. A seconda della soluzione di finanziamento adottata dal Parlamento, durante il periodo di applicazione della Convenzione 07–10 potrebbero rendersi necessarie modifiche delle responsabilità nel finanziamento delle infrastrutture o modifiche dell'estensione della rete delle FFS: se ciò fosse il caso, la portata dell'ordinazione dell'infrastruttura da parte della Confederazione descritta nella Convenzione 07–10 dovrebbe essere opportunamente adeguata.

Dal punto di vista giuridico la sezione 4 della Convenzione («Prestazioni ordinate presso FFS Infrastruttura») è un contratto di sussidiamento. Una particolarità è costituita dal fatto che l'importo di sussidiamento non è fissato soltanto nel relativo contratto ma anche nel limite di spesa deciso dal Parlamento unitamente alla convenzione sulle prestazioni. Vi è un legame diretto tra l'importo del limite di spesa e l'offerta di prestazioni ordinata mediante la Convenzione. Se il Parlamento adotta un limite di spesa superiore o inferiore, di norma questo comporta una modifica della Convenzione (portata dell'offerta ordinata), modifica che a sua volta deve essere negoziata dal Consiglio federale con le FFS in quanto partner della Convenzione e quindi sottoposta nuovamente al Parlamento per approvazione.

Procedura per concludere la convenzione

I rappresentanti incaricati dal Consiglio federale e dalle FFS concordano un progetto di convenzione e di limite di spesa, che è messo in consultazione presso i Cantoni. 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 di un messaggio, conformemente all'articolo 8 LFFS.

2.3 Obiettivi strategici per le FFS

Nelle sezioni 2 e 3 della Convenzione 07–10 sono descritti i fondamenti degli obiettivi strategici definiti dal nostro Consiglio per le FFS e gli obiettivi concreti per FFS Infrastruttura, fondamenti che concretizzeremo e completeremo nella strategia del proprietario 2007–2010 che adotteremo entro la fine del 2006.

Il nostro Consiglio si attende che le FFS orientino le loro prestazioni in primo luogo alle esigenze del mercato, tenendo conto delle elevate esigenze di qualità dei clienti nel settore del traffico merci e viaggiatori (ad es. puntualità dei treni). Per garantire la sopravvivenza in un contesto concorrenziale sempre più marcato, la produttività dovrà essere ulteriormente migliorata. Nel contempo le FFS orientano le loro prestazioni anche agli obiettivi di politica dei trasporti definiti dalla Confederazione. Nel settore viaggiatori le FFS sono l'azienda leader sul mercato a livello di traffico regionale, nazionale e internazionale e in quanto tale contribuiscono in maniera determinante ad aumentare le quote di mercato dei trasporti pubblici. Segnatamente nel traffico merci transfrontaliero, le FFS contribuiscono al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia grazie a una produzione a bassi costi e un'offerta strutturata sulle esigenze del mercato. L'infrastruttura deve essere mantenuta in maniera duratura. Le FFS Infrastruttura garantiscono l'attribuzione non discriminatoria dei tracciati alle singole imprese ferroviarie. Le FFS hanno incaricato il Servizio di assegnazione dei tracciati SA della messa in atto di questo compito, società cui partecipano oltre alle FFS anche la BLS Ferrovia del Lötschberg SA (BLS), la Schweizerische Südostbahn (SOB) e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP). Il buon livello di sicurezza dovrà essere ulteriormente sviluppato mediante un management dei rischi e della sicurezza che copra tutti i settori.

Il nostro Consiglio si attende che le FFS producano un utile adeguato. Tale reddito crea il margine di manovra necessario per l'evoluzione aziendale, la partecipazione al risanamento della Cassa pensioni e i pagamenti di compensazione dal settore Immobili al settore FFS Infrastruttura. Le FFS potranno avviare cooperazioni e

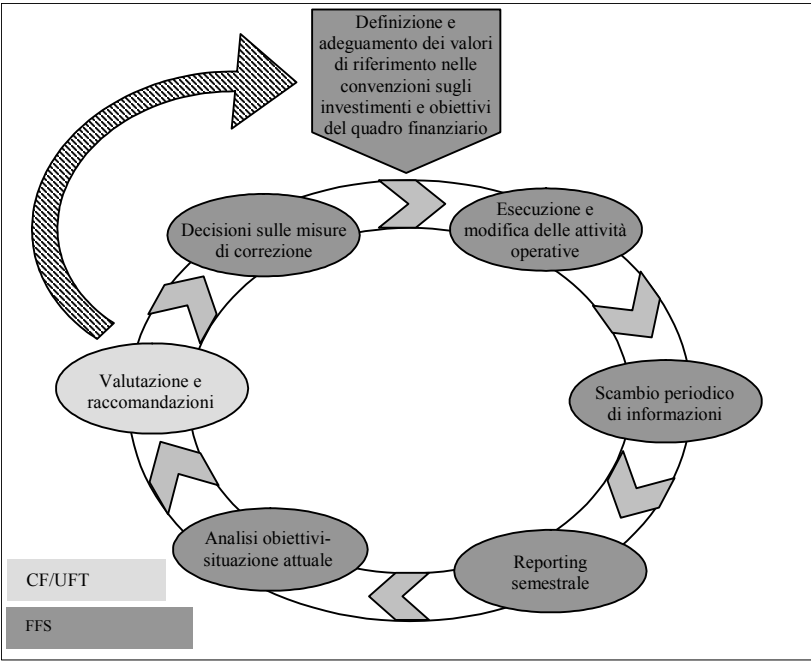
partecipazioni in Svizzera e all'estero soltanto se tali cooperazioni contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi strategici e a garantire o aumentare a lungo termine il valore dell'azienda.

2.4 Controlling del finanziamento dell'infrastruttura

L'idea di base del controlling del finanziamento delle infrastrutture è un ciclo di controlling a circuito chiuso (cfr. immagine 3). Punto di partenza sono gli obiettivi definiti nella Convenzione e i valori finanziari di riferimento dedotti dal limite di spesa.

Immagine 3

Ciclo di controlling del finanziamento dell'infrastruttura



Portata del controlling

Il controlling dell'UFT si limita al controllo dell'esecuzione dei compiti nel settore che beneficia dei sussidi, conformemente a quanto previsto nella Convenzione e in base all'articolo 25 della legge sui sussidi⁵. Con tale controlling del «committente» o dei «sussidi» si verifica che:

⁵ Legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu), RS 616.1

- l'attività operativa di FFS Infrastruttura abbia l'effetto previsto sugli obiettivi convenuti e
- gli obiettivi convenuti siano raggiunti con il minimo di mezzi.

In altre parole si tratta di controllare l'*efficacia* («che si faccia la cosa giusta») e l'*efficienza* («che la cosa giusta sia fatta in modo giusto») dell'operato di FFS Infrastruttura. Altrimenti detto, e qui ci richiamiamo a quanto esposto sopra, si tratta di verificare se la prestazione ordinata è realizzata e se la modalità di realizzazione corrisponde alle esigenze della legge (realizzare le prestazioni nel modo più economico possibile ma nel contempo duraturo).

Scambio periodico di informazioni

Le FFS orientano le loro attività operative nel settore infrastruttura agli obiettivi definiti nella Convenzione. Discussioni periodiche a livello di esperti garantiscono lo scambio di informazioni necessario per un controlling efficiente da parte dell'UFT. Inoltre le FFS presentano all'UFT due volte all'anno un rapporto sulle misure realizzate per raggiungere gli obiettivi e sullo stato dei progetti importanti, segnatamente degli investimenti di ampliamento ordinati esplicitamente nella Convenzione. Nei rapporti sono commentati e analizzati anche i motivi di eventuali deviazioni dagli obiettivi, nella misura in cui tali deviazioni siano identificabili; inoltre sono spiegate possibili misure di correzione, incluse quelle già adottate. L'UFT valuta i rapporti. Le conoscenze e le eventuali raccomandazioni per l'adozione di misure che ne risultano sono quindi discusse con la direzione delle FFS. Conformemente al principio secondo cui la Confederazione si limita a dirigere mediante la definizione di obiettivi mentre le imprese sono responsabili del raggiungimento dei medesimi, spetta alle FFS decidere se prendere o no le misure di correzione raccomandate dall'UFT. La divisione netta tra le competenze politiche e quelle aziendali – divisione voluta dal Parlamento con la riforma delle ferrovie 1999 e conforme alla direttiva UE 91/440 – impedisce alla Confederazione, anche nella sua qualità di proprietario unico delle FFS, di intervenire direttamente negli affari operativi dell'impresa ferroviaria.

Sono riservate le misure previste ai sensi della legge sui sussidi e della legge sulle ferrovie, se i mezzi versati dalla Confederazione sono usati per scopi diversi da quelli previsti inizialmente o in presenza di una gestione palesemente antieconomica. È riservata inoltre l'attività della vigilanza in materia di sicurezza, che tuttavia è completamente separata dal controlling finanziario. Inoltre il Consiglio federale valuta nell'ambito dei rapporti annuali al Parlamento il grado di raggiungimento della strategia del proprietario per le FFS. In caso di necessità, il Consiglio federale può realizzare talune modifiche mediante l'assemblea generale o tramite l'adeguamento degli obiettivi strategici.

Se si giunge alla conclusione che le previste deviazioni dagli obiettivi sono dovute al cambiamento di condizioni quadro importanti, in casi eccezionali taluni obiettivi potrebbero essere ridefiniti. A tale scopo è necessario un accordo scritto tra l'UFT e l'impresa.

Rapporto delle FFS

In virtù dell'articolo 8 capoverso 2 LFFS, le FFS devono presentare al Parlamento, unitamente al disegno di una nuova Convenzione, un rapporto sugli ultimi 4 anni. Il rapporto delle FFS per gli anni 2003–2005 relativo alla Convenzione 03–06 è allegato al presente messaggio (allegato 1).

2.5 Obiettivi politici per la rete ferroviaria

Una buona infrastruttura ferroviaria, condizione per una mobilità sostenibile

È incontestata l'importanza di un'infrastruttura ferroviaria ampia, performante e sicura per il successo della piazza economica svizzera e per il trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia. La politica svizzera in materia di trasporti si orienta, nella prospettiva delle crescenti esigenze di mobilità, al principio della sostenibilità. Questo significa che:

- la mobilità sostiene lo sviluppo economico, le esigenze di mobilità sono soddisfatte secondo modalità possibilmente efficienti da un punto di vista economico e gli investimenti dei poteri pubblici nelle nuove infrastrutture e i costi collaterali che ne derivano sono sostenibili (dimensione economica),
- la mobilità è gestita in modo conforme alle esigenze ambientali e sono minimizzate le emissioni a carico del territorio e dell'ambiente (dimensione ambientale),
- tutte le cerchie della popolazione e tutte le regioni del Paese hanno accesso a una mobilità sicura e le limitazioni della qualità di vita dovute al traffico sono minimizzate (dimensione sociale).

Ordinazione dell'infrastruttura, fattore importante per il raggiungimento degli obiettivi della politica dei trasporti

I trasporti pubblici e segnatamente la rete ferroviaria della Svizzera, molto capillare e performante, svolgono un ruolo importante nel raggiungimento di questi obiettivi. La Confederazione tiene conto di questo fatto mediante l'ordinazione di un'offerta infrastrutturale ben definita. In tal modo si intende creare le condizioni necessarie per garantire il trasporto efficiente su rotaia del maggior numero possibile di persone e di merci.

Da questo obiettivo superiore si possono dedurre, tenendo conto di una visione d'insieme delle esigenze in materia di trasporti (trasporti internazionali e regionali come pure trasporti di merci), una serie di obiettivi minori che saranno commentati qui di seguito. In questo contesto occorre sempre tenere presente che un'infrastruttura ferroviaria non deve mai essere fine a se stessa ma corrispondere in maniera ottimale alle esigenze del traffico al cui svolgimento essa è destinata.

Gli obiettivi si applicano a tutta la rete ferroviaria svizzera. Le considerazioni esposte qui di seguito non hanno pertanto valore soltanto per la rete delle FFS, che gestiscono circa il 60 per cento della rete, ma anche per le reti delle ferrovie private. Sulla base di questi dati sono stati fissati gli obiettivi specifici della Convenzione 07–10 per le FFS.

Con l'ordinazione dell'esercizio e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria la Confederazione si attende che siano raggiunti gli obiettivi seguenti (cfr. n. 2.5.1–2.5.5):

- garanzia di un alto livello di sicurezza,
- garanzia delle prestazioni della rete,
- utilizzo ottimale delle capacità disponibili,
- miglioramento dell'interoperabilità,
- riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione.

2.5.1 Garanzia di un alto livello di sicurezza

Il nostro Consiglio si attende dalle imprese ferroviarie che mantengano lo standard di sicurezza attuale nel traffico ferroviario svizzero, molto elevato nel paragone internazionale. A tale scopo le imprese devono segnatamente reagire con misure adeguate ai potenziali di rischio nuovi o aumentati, tenendo conto delle possibilità economiche e dello sviluppo della tecnica.

Obiettivi di sicurezza

Il nostro Consiglio si attende dai gestori dell'infrastruttura che prendano le misure adeguate per ridurre la probabilità e il potenziale di danno dei rischi riconosciuti e troppo elevati. In questo ambito si tratta in particolare di realizzare gli obiettivi seguenti:

- garantire un'alta protezione contro le collisioni e i deragliamenti,
- migliorare il livello di sicurezza nelle gallerie ferroviarie esistenti,
- ridurre i rischi derivanti dai passaggi a livello non conformi alle norme OFerr,
- ridurre i rischi nei settori di accesso e di sosta sui marciapiedi delle stazioni,
- ridurre i rischi dovuti a fattori esterni (rischi del terreno),
- ridurre i rischi derivanti da siti e impianti contaminati e dagli incidenti.

Unitamente all'ordinazione dell'infrastruttura, con le imprese ferroviarie (nel caso delle FFS nella Convenzione 07–10) viene convenuto in maniera vincolante il raggiungimento di questi obiettivi; inoltre le imprese sono obbligate ad applicare un sistema globale di management della sicurezza. La funzionalità pratica del management della sicurezza è controllata dall'UFT nell'ambito della sua vigilanza in materia di sicurezza.

2.5.2 Garanzia delle prestazioni della rete

Dimensioni ottimali della rete

Per la realizzazione degli obiettivi della politica svizzera in materia di trasporti sono essenziali l'affidabilità e le prestazioni della rete ferroviaria. Obiettivo fondamentale è garantire che le dimensioni degli impianti corrispondano alle esigenze dei clienti

attuali come pure dei potenziali clienti futuri, cioè delle imprese ferroviarie attive nel traffico viaggiatori e merci. A tale scopo è necessario uno scambio continuo tra i gestori dell'infrastruttura e i loro clienti. In questo contesto occorre assicurare che tutte le imprese ferroviarie dispongano delle medesime informazioni concernenti la pianificazione dell'infrastruttura. Oggi le imprese ferroviarie integrate sono già coinvolte quotidianamente con successo nei processi di pianificazione dei gestori dell'infrastruttura: in futuro tutte le imprese dovranno poter partecipare a questi processi.

Nel traffico merci sono in corso grandi cambiamenti. In seguito alla crescente offerta di corse transfrontaliere operate da un'impresa unica si sta instaurando una situazione di concorrenza fra imprese ferroviarie che in passato operavano congiuntamente. Questa tendenza va valutata positivamente, non da ultimo poiché ha un effetto moderatore sui prezzi e costringe le imprese attive nel settore merci a migliorare l'efficienza e a snellire le strutture produttive. In pratica, questa tendenza comporta in molti casi una riduzione delle operazioni di manovra grazie alla concentrazione dei punti di carico e scarico e il trasferimento diretto delle merci dal punto di partenza al punto di arrivo. Queste tendenze si ripercuoteranno anche sull'infrastruttura. Si prevede ad esempio che a medio termine diminuirà il numero di stazioni di smistamento; soprattutto nel caso di impianti che per la futura utilizzazione necessitano di notevoli investimenti di modernizzazione occorrerà pertanto prendere in considerazione un ridimensionamento o la chiusura.

La soluzione della chiusura o del ridimensionamento potrebbe imporsi anche per gli impianti di carico pubblico che necessitano di un investimento di modernizzazione ma per i quali a medio-lungo termine non si intravede un ulteriore uso.

Contrariamente alle stazioni di smistamento, aumenterà invece l'importanza di altri impianti ferroviari, come ad esempio gli impianti d'esercizio multifunzionali e i punti di cambio d'esercizio. Soprattutto sugli assi di transito sono necessari binari e impianti di servizio che permettono l'inserimento preciso dei treni merci nei tracciati con orari cadenzati o l'aggancio o lo sgancio delle locomotive supplementari prima e dopo le tratte di montagna a forte pendenza. Da un punto di vista economico non è sensato elaborare soluzioni individuali per tutte le imprese ferroviarie attive nel settore merci; i gestori dell'infrastruttura dovranno pertanto trovare soluzioni adeguate alle esigenze di queste ultime.

Alta disponibilità della rete

Determinante per le prestazioni della rete sono da un lato le dimensioni adeguate degli impianti e dall'altro la loro disponibilità. Per questo motivo, un compito prioritario del gestore dell'infrastruttura è mantenere a un livello accettabile le ripercussioni delle perturbazioni dell'esercizio, nonostante l'aumento continuo del traffico. Per concretizzare questo obiettivo si intende definire un numero massimo di disturbi e di minuti di ritardo indotti dalle diverse fonti, ad esempio dagli impianti di sicurezza o dalle linee di alimentazione; questa soluzione è già stata adottata nella Convenzione 03-06.

Per garantire le prestazioni della rete vanno realizzati in particolare gli obiettivi seguenti:

- le dimensioni degli impianti e i relativi lavori di pianificazione devono essere adeguati alle esigenze di tutte le imprese ferroviarie che circolano sulla rete in questione,

- lo svolgimento puntuale del traffico è garantito tramite un’alta disponibilità degli impianti e la stabilità dell’orario,
- il numero di minuti di ritardo per chilometro percorso resta costante nonostante l’aumento della sollecitazione della rete.

2.5.3 Utilizzo ottimale delle capacità disponibili

In compenso del suo impegno nel finanziamento dell’esercizio dell’infrastruttura e degli investimenti, la Confederazione esige che le capacità esistenti delle tratte e dei nodi della rete ferroviaria siano sfruttati in maniera ottimale. Anche per la realizzazione dell’obiettivo di trasferimento del traffico è importante uno sfruttamento ottimale delle capacità. Per raggiungere questo obiettivo, hanno un’importanza particolare la pianificazione e il marketing dei tracciati.

Garantire un’attribuzione indipendente delle capacità

La prassi applicata sinora per l’attribuzione dei tracciati sulla rete a scartamento normale – attribuzione che avviene per il tramite dell’«One-Stop-Shop» gestito congiuntamente dalle ferrovie integrate FFS, BLS e RM – non corrisponde, è vero, alle esigenze in materia di indipendenza definite dalla direttiva UE 2001/14. Tuttavia, dato che sino ad oggi non è stato inoltrato nessun reclamo presso la commissione di arbitrato, si può presumere che l’attribuzione dei tracciati avvenga senza discriminazioni.

Nell’ambito della modifica della legge sulle ferrovie prevista con la Riforma delle ferrovie 2, il nostro Consiglio intendeva recepire nel diritto svizzero anche i «pacchetti ferroviari 1+2» dell’UE, in conformità con le disposizioni dell’Accordo bilaterale sui trasporti terrestri concluso con la Comunità europea. Nella seconda metà del 2006, presenteremo al Parlamento un nuovo messaggio su questa tematica. Fino all’entrata in vigore di una modifica della LFerr, i gestori dell’infrastruttura restano responsabili di un’attribuzione non discriminatoria dei tracciati nelle reti di loro competenza, anche nei casi in cui questo compito sia delegato a terzi, come in parte avviene già oggi.

Nel gennaio 2006 le FFS, la BLS Ferrovia del Lötschberg (BLS), la Schweizerische Südostbahn (SOB) e l’Unione dei trasporti pubblici (UTP) hanno compiuto un passo ulteriore creando un servizio di attribuzione dei tracciati giuridicamente autonomo in forma di società anonima, cui le imprese citate partecipano in parti uguali. Questo servizio svolgerà su base contrattuale e dietro pagamento determinati compiti (segnatamente l’attribuzione dei tracciati e la coordinazione dell’orario della rete) per le ferrovie partecipanti e per altri gestori dell’infrastruttura nella rete a scartamento normale.

Il nostro Collegio approva questa iniziativa che può essere considerata un primo passo verso una soluzione conforme alle esigenze dell’UE. Nell’ambito dei futuri colloqui con l’UE si potrà chiarire se e in che misura sono necessari ulteriori adeguamenti in questo ambito.

Per uno sfruttamento ottimale delle capacità disponibili occorre realizzare in particolare gli obiettivi seguenti:

- una pianificazione ottimale dei tracciati e l'attribuzione non discriminatoria degli stessi garantiscono il massimo grado di sfruttamento della rete,
- un marketing attivo delle capacità disponibili crea entrate supplementari per il settore infrastruttura.

2.5.4 Miglioramento dell'interoperabilità

Con l'accordo bilaterale sui trasporti terrestri concluso con la Comunità europea (Bilaterali I) la Svizzera si è impegnata a trasporre nel diritto svizzero le direttive UE applicabili in questo ambito. Le direttive sull'interoperabilità per il sistema ferroviario transeuropeo (traffico ad alta velocità e sistemi convenzionali) hanno l'obiettivo di creare un sistema ferroviario armonizzato a livello tecnico e gestionale che renda possibile il traffico libero e sicuro attraverso tutto il continente. L'interoperabilità crea le condizioni per il miglioramento della concorrenzialità della ferrovia rispetto alla strada e semplifica in tal modo lo scambio di merci con il nostro principale partner commerciale, l'UE. Inoltre semplifica sull'asse nord-sud lo svolgimento del traffico di transito su ferrovia per la via più breve. In tal modo contribuirà anche a un migliore sfruttamento delle gallerie di base della NFTA. Questo contributo è di importanza fondamentale per uno sfruttamento redditizio di queste opere di dimensioni e portata secolare. Considerata la politica di trasferimento del traffico praticata dal nostro Paese e in vista dell'obiettivo di una politica dei trasporti coordinata, la Svizzera ha un forte interesse a creare un sistema ferroviario armonizzato e interoperabile in Europa.

Concretamente le specificazioni tecniche contenute nelle direttive sull'interoperabilità dell'UE (norme STI) sono applicate mediante l'armonizzazione dei sistemi di comunicazione e di sicurezza dei treni.

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

Importante per l'interoperabilità è la migrazione dai sistemi di sicurezza dei treni attuali (SIGNUM / ZUB) verso il sistema standard europeo ETCS. Già nel 1998 le FFS hanno deciso di applicare il sistema di sicurezza dei treni ETCS Level 2 sulla nuova tratta Mattstetten – Rothrist. In seguito a questa decisione delle FFS, l'UFT ha deciso nell'agosto 2000 l'applicazione di ETCS Level 2 anche nella galleria di base del Lötschberg (GBL). Già nel gennaio 2000 l'UFT ha elaborato una strategia di migrazione in materia di sicurezza dei treni per la rete ferroviaria a scartamento normale. Sulla base dei lavori preliminari svolti congiuntamente con le FFS, questa strategia definisce segnatamente ETCS come sistema standard di sicurezza dei treni che dovrà essere applicato da tutte le ferrovie a scartamento normale in Svizzera in futuro; inoltre la strategia stabilisce concretamente che a partire dal 2003 possono essere installate quali componenti nuove soltanto componenti ETCS (Eurobalise e Euroloop) e non più le componenti ZUB. Inoltre è stato stabilito che i veicoli già in circolazione devono essere adeguati a questi standard (con un «pacchetto ZUB» ovvero ETM [Eurobalise Transmission Module]). Grazie a questi adeguamenti il materiale rotabile dovrebbe essere in grado di leggere e di elaborare le informazioni provenienti da ambedue le componenti e garantire il mantenimento del livello di

sicurezza attuale. Nella pianificazione degli investimenti della Convenzione 03–06 conclusa con le FFS si è tenuto conto di queste decisioni. Oltre 2000 veicoli impiegati in Svizzera sono oggi equipaggiati con l'ETM, e per quanto concerne i binari, sono già installati circa 200 Euroloop.

A causa di diversi problemi vi sono stati dei ritardi nell'introduzione di ETCS. Su tutti i livelli (nazionale ed europeo) sono tuttavia in corso i lavori per la messa a punto di una versione utilizzabile nella prassi. Le tratte equipaggiate in Svizzera con ETCS Level 2 entreranno in servizio con tale sistema: la nuova tratta Mattstetten–Rothrist a partire dalla fine del 2006 con una velocità massima di 160 km/h e a partire dalla fine del 2007 con 200 km/h; la GBL a partire dalla fine del 2007. Entro tale data saranno attrezzati con ETCS complessivamente circa 650 veicoli (alla fine del 2005 erano pronti 480 veicoli).

Il prossimo passo sarà la sostituzione delle attuali componenti di protezione dei treni installate sui binari (SIGNUM e ZUB 121) con componenti ETCS. Questa sostituzione avverrà per tappe negli anni 2009–2015. La priorità è data ai due assi di transito nord-sud Basilea–Domodossola e Chiasso/Luino. Tenendo conto degli sforzi dell'UE e dei nostri Paesi limitrofi (corridoio Rotterdam–Genova), per queste tratte dovrebbe essere necessaria soltanto l'installazione del sistema ETCS sui veicoli al più tardi a partire dal 2012.

Sostituzione del sistema radio analogico con GSM-R

I sistemi radio analogici per i treni usati oggi devono essere sostituiti entro il 2010 in seguito alle nuove direttive dell'Ufficio federale della comunicazione (UFCOM)⁶. In vista di questa sostituzione l'UFT nel 2002 ha deciso sulla base di esami preliminari dettagliati che i nuovi sistemi dovranno basarsi sullo standard europeo GSM-R. Nella Convenzione 03–06 l'UFT ha incaricato le FFS di preparare e mettere in funzione una rete radio GSM-R per le ferrovie svizzere. In tal modo si intende ridurre i numerosi sistemi radio incompatibili e migliorare l'interoperabilità. Inoltre, GSM-R è la base per la trasmissione dei dati di ETCS Level 2.

Il sistema GSM-R è realizzato sulla tratta Mattstetten–Rothrist; altre tratte sono in fase di realizzazione o di pianificazione. Secondo i piani la migrazione sarà conclusa entro la fine del 2010.

Secondo la strategia dell'UFT, GSM-R dovrà essere introdotto nell'ambito della sostituzione di reti radio anche sulle tratte a scartamento normale delle ferrovie private che hanno collegamenti con la rimanente rete ferroviaria. Sulle tratte secondarie, per le quali le esigenze di interoperabilità hanno un'importanza minore, si può rinunciare all'installazione di una rete GSM-R separata, molto costosa e onerosa, e utilizzare invece il sistema GSM degli offerenti pubblici (cosiddetto GSM-R Public Roaming).

Applicazione di altre norme TSI

I gestori dell'infrastruttura della rete a scartamento normale dovrebbero in linea di massima applicare anche le altre norme TSI sulle proprie tratte, segnatamente per quel che concerne la manutenzione.

⁶ L'UFCOM prescrive una spaziatura tra i canali di 12,5 kHz invece degli attuali 25 kHz. Per i sistemi radio ferroviari ZFK 88 e VZFK 90 il termine è stato prorogato fino al 2010.

Per migliorare l'interoperabilità della rete occorre realizzare segnatamente i seguenti obiettivi:

- i sistemi di sicurezza dei treni esistenti installati nelle tratte, ovvero SIGNUM e ZUB 121, devono essere sostituiti dai sistemi EuroSIGNUM-P44 e EuroZUB-P44 appena i nuovi sistemi Euroloop e MiniLEU avranno dato prova della loro piena operatività d'esercizio. Sono prioritarie le sostituzioni sugli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino (conformemente alle decisioni concernenti il progetto di corridoio Rotterdam–Genova),
- gli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino devono essere equipaggiati in maniera che a partire dalla fine del 2012 sarà necessaria soltanto l'installazione di ETCS nei veicoli,
- il sistema radio ferroviario analogico deve essere sostituito entro il 2010 dal sistema GSM-R perlomeno sulle tratte del traffico merci,
- i gestori dell'infrastruttura della rete a scartamento normale devono tenere conto delle norme TSI sulla propria rete nella definizione delle norme applicabili.

2.5.5 Riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione

Come ogni cliente, anche la Confederazione in quanto committente di prestazioni di infrastruttura si attende che l'offerta definita nella Convenzione sia messa a disposizione al minor prezzo possibile. Dato che i gestori dell'infrastruttura non sono in concorrenza diretta tra di loro, è necessario definire con l'ordinazione obiettivi e incentivi specifici. Un incentivo può ad esempio essere creato permettendo ai gestori dell'infrastruttura di disporre dei mezzi che essi sono riusciti a risparmiare durante un periodo di Convenzione: il gestore potrà quindi utilizzare questi mezzi per nuovi investimenti.

Per la definizione degli obiettivi oggi ci si può basare soltanto in misura limitata sui dati comparativi di altri gestori di infrastrutture. Soltanto quando la Confederazione potrà concludere convenzioni sulle prestazioni anche con altre aziende, nel settore dei costi dell'infrastruttura sarà possibile un'analisi comparativa dei dati rilevanti tra le singole imprese.

Verifica degli standard – riduzione dei costi d'acquisto

In uno studio commissionato dall'UFT nel 2004, in analogia a uno studio effettuato dall'Unione internazionale delle ferrovie (Union internationale des chemins de fer, UIC), le spese di manutenzione e di rinnovamento delle FFS sono state paragonate con quelle di talune ferrovie private svizzere. I risultati dello studio sono stati discussi dall'UFT con le ferrovie coinvolte nella valutazione. Lo studio ha messo in luce differenze in parte notevoli tra tratte simili. Possibili cause di queste differenze sono l'applicazione di standard divergenti (gli standard delle FFS si rivelano essere tendenzialmente più alti di quelli delle ferrovie private) oppure differenze di fondo dei programmi di manutenzione (le FFS hanno un ritmo di rinnovamento fisso, le ferrovie private agiscono spesso contestualmente). In un rapporto sulle esperienze fatte in quanto mandatario della Thurbo SA per la gestione dell'infrastruttura sulla tratta Kreuzlingen–Weinfelden–Wil, le FFS giungono a conclusioni analoghe.

Nel contempo è tuttavia provato che i costi di acquisto possono essere ridotti mediante volumi di ordinazione maggiori. Mentre per le FFS appare opportuno soprattutto un esame degli standard applicati, le ferrovie private dovrebbero essere motivate a sfruttare potenziali di risparmio nell'acquisto di materiale che sinora non stati messi a frutto. Le due misure richiedono uno scambio più intenso di esperienze tra i gestori dell'infrastruttura. Nell'ambito dell'ordinazione dell'infrastruttura la Confederazione intende tenere conto di questa esigenza creando incentivi appositi. Ad esempio i gestori dell'infrastruttura possono utilizzare i mezzi risparmiati nell'ambito della manutenzione per investimenti supplementari.

Per la riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione della rete occorre realizzare segnatamente gli obiettivi seguenti:

- i costi del ciclo vitale (manutenzione e rinnovo) degli impianti sono ottimizzati,
- standard adeguati rendono possibili soluzioni meno care,
- l'efficienza dei sussidi versati è migliorata.

2.6 Utilizzo dei mezzi del limite di spesa per FFS Infrastruttura

Il limite di spesa per l'infrastruttura serve da un lato per compensare i costi pianificati non coperti delle FFS derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione della rete ferroviaria («contributi d'esercizio»), dall'altro per mettere a disposizione i mezzi necessari per il finanziamento degli investimenti («contributi d'investimento»). L'importo totale a disposizione di 5880 milioni di franchi è suddiviso negli anni 2007–2010 nel modo seguente:

- contributi d'esercizio: ca. 1790 mio. di franchi (30 %),
- contributi d'investimento: ca. 4090 mio. di franchi (70 %).

2.6.1 Contributi d'esercizio

Con le indennità concesse a titolo di «contributi d'esercizio» è possibile compensare il disavanzo nella copertura dei costi nel conto d'esercizio secondo il budget/pianificazione a medio termine di FFS Infrastruttura (cfr. art. 18 Convenzione 07–10). Dato che alle condizioni quadro vigenti oggi in materia di politica dei trasporti è di fatto impossibile aumentare le entrate nel settore infrastruttura, in pratica l'efficienza di questo sussidio può essere migliorata soltanto con una riduzione dei costi (cfr. n. 2.5.5). Visti l'aumento delle prestazioni di traffico per tratta, l'ampliamento della rete (FERROVIA 2000, NFTA, Rete ad alta velocità) e l'ampliamento dell'ordinazione di singole prestazioni al di là della rete delle FFS, appare tuttavia evidente quanto sia difficile già solo il mantenimento del livello attuale.

Prestazioni ordinate presso FFS Infrastruttura

Le prestazioni ordinate presso FFS Infrastruttura sono descritte negli articoli 20 e 21 della Convenzione 07–10. In linea di massima la Confederazione ordina l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo della rete attuale delle FFS come pure ampliamenti

puntuali della rete (art. 23 Convenzione 07–10). Dall’ordinazione sono esplicitamente escluse determinate prestazioni, come ad esempio la distribuzione di biglietti, la costruzione e l’esercizio di terminali e di binari di raccordo che sono già stati finanziati con i mezzi dell’ordinanza sul traffico combinato o dell’ordinanza sui binari di raccordo (cfr. art. 20 cpv. 7). Questo non significa che FFS Infrastruttura non possa più offrire queste prestazioni, ma serve unicamente a garantire che tali prestazioni non causino costi non coperti.

Contrariamente alla tutela degli interessi del gestore per quel che concerne la NFTA al San Gottardo, i contributi d’investimento necessari per la messa in esercizio non sono ordinati con la Convenzione 07–10. Quando le misure necessarie e i loro costi saranno noti il nostro Consiglio sottoporrà al Parlamento un messaggio per il finanziamento di questi investimenti mediante il Fondo FTP.

Altre prestazioni come la guida del sistema per i progetti ETCS e GSM-R – progetti di grande complessità tecnica – ma anche la pianificazione delle capacità e l’allestimento dell’orario come pure la pubblicazione dell’orario ufficiale, sono ordinati al di là della rete FFS presso FFS Infrastruttura (art. 21).

2.6.2 Contributi d’investimento

Il nuovo capoverso 5 dell’articolo 8 LFFS, introdotto con la modifica del 17 giugno 2005, precisa l’obiettivo del finanziamento degli investimenti tramite il limite di spesa della Convenzione. La modifica sottolinea che i contributi d’investimento finanziati con il limite di spesa sono destinati in primo luogo al mantenimento della qualità. Gli investimenti di ampliamento non sono esclusi, devono però ora essere indicati espressamente nella Convenzione.

I contributi d’investimento sono concessi secondo due modalità: da un lato l’onere d’ammortamento di FFS Infrastruttura è compensato con un contributo a fondo perso, dall’altro sono concessi prestiti senza interesse. Nel conto finanziario della Confederazione i due tipi di contributo sono tuttavia riassunti sotto la voce contributi d’investimento.

Investimenti per il mantenimento della qualità

Un’infrastruttura dei trasporti può produrre l’utile desiderato soltanto se gli impianti esistenti, oltre che essere oggetto di una manutenzione permanente, sono anche sostituiti periodicamente. Per gli investimenti per il mantenimento della qualità sono a disposizione in primo luogo i mezzi derivanti dall’ammortamento. Contrariamente ad altri settori dell’economia, i gestori delle infrastrutture ferroviarie non possono coprire gli oneri d’ammortamento con l’utile. Come illustrato sopra, le entrate non sono nemmeno sufficienti per coprire i costi d’esercizio. Per questo motivo la Confederazione concede a FFS Infrastruttura mezzi per la compensazione degli oneri d’ammortamento sotto forma di versamenti a fondo perso. Questi importi – nel 2004 pari a 825,4 milioni di franchi – sono così messi a disposizione in maniera generale per gli investimenti.

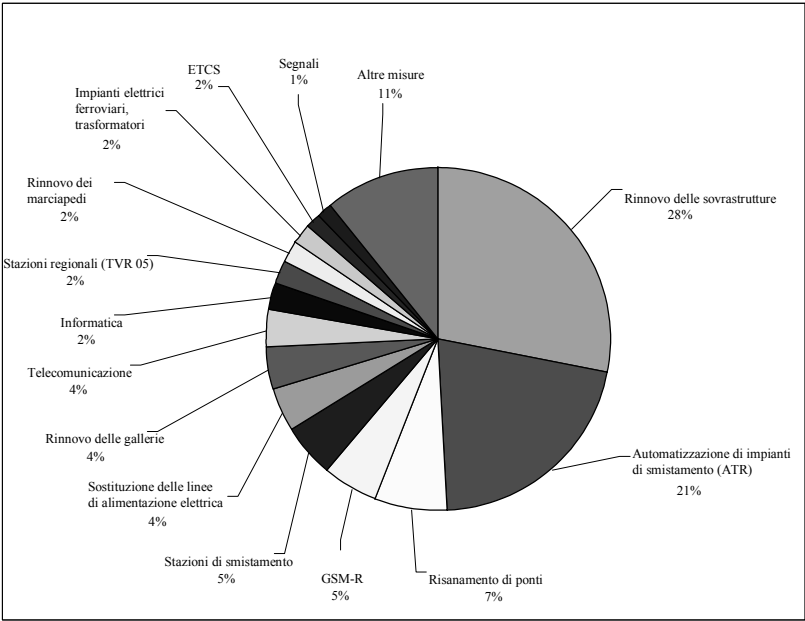
Dato che, a causa del rincaro (gli ammortamenti sono calcolati a partire dal valore storico degli impianti), le esigenze finanziarie per gli investimenti di mantenimento della qualità sono di regola più elevate dei mezzi di ammortamento disponibili (nel 2004 erano necessari 872,1 mio. fr.), i prestiti supplementari senza interesse concessi

non possono essere utilizzati interamente per gli investimenti di ampliamento. A ciò si aggiunga che soltanto una parte degli investimenti serve alla sostituzione *tale e quale* degli impianti esistenti (ad es. sostituzione delle linee di alimentazione); in molti casi gli investimenti comportano anche un aumento delle prestazioni (ad es. sostituzione degli impianti di manovra). A causa di questa particolarità, nel conto investimenti occorre esaminare separatamente l'origine e l'utilizzo dei mezzi. Segnatamente, non vi è corrispondenza tra l'ammortamento e gli investimenti di mantenimento della qualità o tra i prestiti concessi e gli investimenti di ampliamento.

Per raggiungere gli obiettivi descritti sopra, negli anni 2007–2010 occorre investire nella rete delle FFS circa 3700 milioni di franchi per il mantenimento della qualità. L'immagine 4 illustra la ripartizione prevista nei diversi settori.

Immagine 4

Utilizzo dei mezzi per il mantenimento della qualità 2007–2010



Investimenti di ampliamento

Già in passato il margine di manovra per effettuare investimenti di ampliamento con i mezzi del limite di spesa non era grande. Nella Convenzione 03–06 a tale scopo era messo a disposizione circa il 10 per cento dei mezzi. Questo dimostra l'importanza della Convenzione per la «gestione corrente» di FFS Infrastruttura, importanza evidenziata dalla modifica della LFFS. Nel caso della Convenzione 07–10 occorre tuttavia tenere conto di una novità, cioè del fatto che l'utilizzo dei mezzi di investimento per gli ampliamenti della rete e per l'aumento delle prestazioni deve essere definito in anticipo in modo vincolante. Per questo motivo nell'articolo 23 della

Convenzione 07–10 sono indicati esplicitamente i progetti di ampliamento il cui rispettivo volume di investimenti è superiore a 10 milioni di franchi. La prima priorità è l'eliminazione di carenze di capacità; sono inoltre importanti i progetti che contribuiscono a potenziare la capacità. La definizione delle priorità è anche stata influenzata dall'ammontare dei contributi cantonali previsti e da eventuali contributi di terzi. Senza questi contributi aggiuntivi il numero di investimenti di ampliamento realizzabili sarebbe sensibilmente minore.

L'elenco dei progetti destinati a essere finanziati mediante la presente Convenzione si presenta come segue:

- 2° ponte sul Reno a Basilea: l'eliminazione di questa strettoia permette innanzitutto il potenziamento della capacità nel traffico merci sull'asse nord-sud, inoltre l'introduzione della cadenza semioraria nel traffico viaggiatori a lunga distanza e infine il collegamento del traffico viaggiatori regionale dell'area della Germania meridionale con la stazione di Basilea FFS.
- Binario di regresso a Castione-Arbedo: il progetto permette di introdurre la cadenza semioraria nel traffico viaggiatori regionale e aumenta il margine di manovra nell'esercizio del nodo di Bellinzona.
- 3° binario Rütli–Zollikofen: questa estensione permette l'introduzione della cadenza oraria continua nell'offerta Regioexpress sulla tratta di montagna del Lötschberg (Berna–Kandersteg–Briga), con mantenimento della capacità nel traffico merci sull'asse del Lötschberg e lo sviluppo ulteriore della S-Bahn Berna.
- 3° complemento parziale S-Bahn Furttal: completare l'ampliamento della stazione nel settore S-Bahn con relativi miglioramenti nell'offerta.
- Aumento delle sezioni di blocco Sissach–Tecknau: il progetto riduce gli intervalli nella successione dei treni su una delle tratte con la massima densità di treni (oltre 400 convogli al giorno) e rende così possibile la cadenza semioraria nel traffico viaggiatori a lunga distanza (Basilea–Zurigo). Mezzi relativamente modesti (10 mio. di fr.) permettono miglioramenti sostanziali.
- 3° binario settore nord della stazione di Giubiasco: il progetto aumenta la capacità del nodo di Giubiasco e permette lo svolgimento di traffici di vario tipo (segnatamente traffico merci e traffico viaggiatori regionale) garantendo la qualità richiesta. Inoltre si prepara in tal modo l'accesso alla galleria di base del Ceneri.
- Vari ampliamenti ai piedi del Giura meridionale permettono di realizzare appieno la cadenza semioraria nel traffico viaggiatori a lunga distanza sulla linea Zurigo–Bienne–Losanna e di ridurre il tempo di percorrenza mantenendo immutate le capacità per il traffico merci.
- Ampliamento dei binari per la formazione dei treni merci a Lupfig (Birrfeld): il progetto risponde alle esigenze del mercato del traffico merci.
- Binario 8 alla stazione di Basilea FFS: per l'integrazione ottimale del traffico viaggiatori internazionale occorre presumibilmente aumentare la capacità del nodo sotto forma di un binario supplementare. La realizzazione è direttamente dipendente dall'offerta internazionale e dovrà essere decisa in tempi relativamente brevi.

- Prolungamento dell’impianto di ricovero Paleyres: il miglioramento dell’offerta nel traffico viaggiatori a lunga distanza sulla linea ai piedi del Giura (accelerazione) richiede un potenziamento della capacità di ricovero.

Vari investimenti di ampliamento

La pianificazione attuale prevede una cinquantina di progetti di ampliamento di media o piccola portata (con costi netti sotto i 10 mio. di fr. per progetto) per un totale di 260 milioni di franchi. A tale scopo sono pianificati circa 130 milioni di franchi, più 130 milioni sotto forma di contributi di terzi. L’utilità di questi investimenti sta soprattutto nel potenziamento delle capacità e delle stazioni nell’ambito dello sviluppo delle reti celeri.

L’articolo 23 capoverso 2 della Convenzione 07–10 garantisce che si potrà tenere conto di eventuali modifiche, ad esempio della data di realizzazione, che dovessero rendersi necessarie durante la concretizzazione dei progetti per il periodo 2007–2010. Gli adeguamenti fatti in questo contesto dovranno sempre essere concordati di comune intesa tra l’UFT e le FFS.

Progetti urgenti di reti celeri CEVA, DML, FMV

Nel capitolo 2.2.1.4 del messaggio sul fondo infrastrutturale trasmesso il 2 dicembre 2005 (FF 2006 701; pag. 728) abbiamo chiesto al Parlamento di utilizzare i mezzi provenienti dal previsto fondo infrastrutturale per finanziare una parte dei tre progetti di rete celere «Raccordo ferroviario Genève Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)», «Linea di transito Zurigo, 1a tappa della rete celere S-Bahn (DML)» e «Raccordo ferroviario Mendrisio–Varese (FMV)». Il 4 febbraio 2006 la Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati ha approvato all’unanimità la nostra proposta.

Proponiamo pertanto il seguente finanziamento dei tre progetti⁷:

- CEVA: costi complessivi: 942 milioni di franchi. L’importo sarà finanziato con il fondo infrastrutturale (550 mio) e con un contributo del Cantone di Ginevra (392 mio).
- DML: costi complessivi: 1786 milioni di franchi. Conformemente all’utilizzazione prevista, $\frac{2}{3}$ dei costi possono essere attribuiti al traffico regionale (ca. 1200 milioni di franchi) e $\frac{1}{3}$ al traffico a lungo distanza (ca. 600 mio). La quota del traffico regionale sarà coperta con mezzi del fondo infrastrutturale (400 mio), con un contributo del Cantone di Zurigo (ca. 600 mio) e, a partire dal 2011, con un secondo versamento dal fondo (ca. 200 mio) destinato al cofinanziamento di un programma di agglomerato. Dato che il limite di spesa della Convenzione 07–10 mette a disposizione per gli investimenti di ampliamento soltanto circa 390 milioni di franchi, il finanziamento integrale della quota del traffico a lungo distanza con i mezzi della Convenzione 07–10 è escluso. Tale finanziamento sarà effettuato sia con mezzi del Fondo FTP nell’ambito del dossier «Evoluzione futura dei grandi progetti ferroviari» oppure con il limite di spesa della Convenzione 11–14 conclusa con le FFS.

⁷ Stato dei costi alla fine del 2005.

- FMV: costi complessivi: 134 milioni di franchi. I costi saranno coperti in parti uguali (67 mio) dal fondo infrastrutturale e dal Cantone Ticino.

Un postulato della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati trasmesso l'8 settembre 2005 (Po 05.3475 CTT-S) incarica il nostro Consiglio di esaminare in maniera approfondita le possibilità di finanziare il progetto DML tramite il limite di spesa della Convenzione 07–10.

A questo proposito constatiamo che dal punto di vista giuridico è certamente possibile che i tre progetti menzionati siano finanziati interamente tramite il budget ordinario, cioè con i mezzi del limite di spesa della Convenzione 07–10. Taluni investimenti preliminari dei progetti DML e CEVA sono d'altronde già stati finanziati secondo questa modalità. Dato che i progetti in parte si protrarranno oltre il 2015, occorrerebbe aumentare anche i limiti di spesa delle convenzioni sulle prestazioni 2011–2014 e 2015–2018. Soltanto il progetto FMV potrebbe essere più o meno concluso entro il 2010. Se, oltre ai progetti menzionati nell'articolo 23 della Convenzione 07–10, si intendesse finanziare anche questi tre progetti con il limite di spesa della Convenzione 07–10, tale limite dovrebbe essere aumentato di 760 milioni di franchi.

Il nostro Consiglio è tuttavia fermamente convinto che questi tre progetti urgenti di traffico negli agglomerati (CEVA, DML e FMV) debbano essere in massima parte finanziati con il fondo infrastrutturale. A favore di tale posizione ricordiamo innanzitutto che gli aumenti del limite di spesa e dei crediti di pagamento annuali devono essere compensati altrove in virtù del freno all'indebitamento, e in secondo luogo che gli investimenti provenienti dal preventivo ordinario dovrebbero servire soprattutto al finanziamento del mantenimento della qualità, mentre gli investimenti di ampliamento – e tale è la natura degli investimenti previsti per questi tre progetti – vanno invece possibilmente realizzati con finanziamenti speciali. Prova ne è ad esempio il nuovo capoverso 5 dell'articolo 8 LFFS adottato il 17 giugno 2005, che citiamo qui di seguito.

Art. 8 cpv. 5 LFFS:

«Gli investimenti finanziati entro il limite di spesa servono in primo luogo a mantenere in buono stato l'infrastruttura e ad adeguarla alle esigenze del traffico e all'evoluzione della tecnica. Ulteriori investimenti possono essere assicurati mediante finanziamenti speciali della Confederazione e dei Cantoni o disciplinati espressamente nella convenzione sulle prestazioni.»

2.7 Consultazione dei Cantoni

Conformemente all'articolo 8 capoverso 1 LFFS i Cantoni devono essere consultati in vista dell'elaborazione della convenzione sulle prestazioni con le FFS. Con lettera del 22 dicembre 2005, l'UFT ha sottoposto ai direttori cantonali dei trasporti pubblici il progetto di Convenzione 07–10 elaborato con le FFS, fissando un termine fino al 27 gennaio 2006 per esprimere il loro parere in merito.

Mezzi supplementari richiesti

Fino alla fine di gennaio 2006, 22 Cantoni e la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) hanno espresso un parere scritto in merito al progetto di Convenzione 07–10. Tutti i Cantoni hanno sostenuto la posizione della CTP, completandola in singoli punti. In linea di massima tutti i Cantoni hanno ritenuto troppo basso il limite di spesa previsto nel progetto di Convenzione 07–10 pari a 5880 milioni di franchi, limite di spesa peraltro corrispondente al piano finanziario della Confederazione. Per realizzare tutti gli investimenti di ampliamento necessari dal punto di vista dei Cantoni, gli stessi ritengono che il limite di spesa dovrebbe essere portato almeno a 6500 milioni di franchi. I tre Cantoni Ginevra, Ticino e Zurigo hanno inoltre chiesto di integrare nell'elenco dell'articolo 36 della Convenzione 07–10 i tre progetti urgenti con impatto a livello di agglomerato, ossia CEVA, FMV e DML. Come abbiamo spiegato sopra, restiamo convinti che la quota della Confederazione in questi tre progetti debba essere finanziata in massima parte mediante il fondo infrastrutturale.

Credito d'impegno invece del limite di spesa

Ricordando i tagli operati al limite di spesa della Convenzione 03–06 in seguito ai programmi di sgravio 03 e 04, i Cantoni auspicano inoltre una maggiore sicurezza nella pianificazione finanziaria. Per questo motivo chiedono che i mezzi della Convenzione 07–10 siano concessi alle FFS mediante un credito d'impegno invece che con un limite di spesa.

Maggiore trasparenza sull'utilizzo dei mezzi

La richiesta dei Cantoni di garantire una maggiore trasparenza sull'utilizzo dei mezzi di investimento è stata recepita nel presente messaggio (cfr. n. 2.6.2). Nell'immagine 4 è rappresentato l'utilizzo pianificato dei mezzi nel settore del mantenimento della qualità; inoltre quel capitolo contiene ulteriori spiegazioni sugli investimenti di ampliamento pianificati.

Nella versione preliminare sottoposta a consultazione, l'elenco degli investimenti di ampliamento dell'articolo 23 della Convenzione 07–10 era diviso in due parti; dando seguito a una richiesta di molti Cantoni, abbiamo unito i due elenchi in uno solo. Abbiamo colto l'occasione per correggere alcune indicazioni poco chiare come pure alcuni errori nelle somme degli importi di investimento e dei contributi pianificati dei Cantoni. Un nuovo esame eseguito successivamente da parte delle FFS ha permesso di constatare che anche il progetto «la tappa doppio binario Cham-Rotkreuz (Freudenberg)» può essere integrato nell'elenco dei progetti da finanziare (tenendo conto di un limite di spesa di 5880 mio fr.). Per rispondere alla critica della carente coordinazione dei singoli dossier di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, abbiamo inoltre introdotto nei numeri 1.1. e 2.6.2 del messaggio alcune spiegazioni sullo scopo e sulla delimitazione delle singole fonti di finanziamento.

Altre richieste dei Cantoni

Oltre all'indicazione di ulteriori investimenti di ampliamento necessari dal punto di vista rispettivo delle regioni interessate, in alcune risposte dei Cantoni è stato anche chiesto di rinunciare per FFS Cargo all'esigenza di ottenere un bilancio d'esercizio neutrale nel settore del trasporto a carri completi. Secondo queste richieste anche il trasporto a carri completi all'interno del Paese dovrebbe potere usufruire delle

misure collaterali del trasferimento del traffico, analogamente al traffico merci transalpino.

È stato inoltre chiesto il trattamento uguale di tutti i Cantoni che partecipano agli investimenti di ampliamento delle FFS. Sinora soltanto il Cantone di Zurigo ottiene, in virtù di una partecipazione in proporzione ai vantaggi per i trasporti regionali zurighesi ZVV («ZVV-Vorteilsanrechnung»), un rimborso da parte della Confederazione dei contributi di finanziamento versati. In alcune risposte si chiede infine la parità di trattamento nel risanamento della Cassa pensioni delle FFS e delle altre aziende di trasporti pubblici, la maggior parte delle quali è membro della cooperativa ASCOOP.

2.8 Armonizzazione dei compiti e delle finanze

La convenzione sulle prestazioni sottoposta per approvazione con il presente messaggio è finalizzata alla realizzazione dei compiti nel settore dell'infrastruttura ferroviaria. Secondo la nostra proposta questo obiettivo è realizzato con un limite di spesa di 5880 milioni di franchi nell'ambito del piano finanziario valido.

2.9 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

Il decreto federale concernente la convenzione sulle prestazioni esegue la legislazione in vigore attualmente e non è di carattere obbligatorio generale. Il sistema della concessione di mezzi ai gestori dell'infrastruttura mediante convenzioni sulle prestazioni della durata di più anni, sistema previsto dalla legge, corrisponde anche alle esigenze del diritto europeo.

2.10 Stralcio di interventi parlamentari

Con il presente messaggio il Consiglio federale realizza il mandato del postulato della CTT-S, che chiede di esaminare il finanziamento della linea di transito Zurigo tramite la convenzione sulle prestazioni.

3 Commento ai decreti federali concernenti la convenzione sulle prestazioni e il limite di spesa 2007–2010

3.1 Struttura e contenuto della Convenzione 07–10

La Convenzione 07–10 è suddivisa in 7 sezioni. Dopo la descrizione degli obiettivi e delle ipotesi di pianificazione su cui si basa la Convenzione, la sezione 2 definisce gli obiettivi strategici per le FFS in quanto azienda globale. Gli obiettivi della Confederazione in quanto azionista unico delle FFS sono concretizzate nella strategia del proprietario formulata dal Consiglio federale. La base giuridica per tale strategia per gli anni 2007–2010 è stabilita con l'articolo 3 del decreto federale sulla Convenzione 07–10.

Nella sezione 3 sono descritti nel modo più concreto possibile gli obiettivi nell'offerta dell'infrastruttura delle FFS. In questo contesto occorre sottolineare che la Confederazione in quanto committente presso le FFS non chiede la realizzazione di misure determinate, ma l'adempimento degli obiettivi convenuti. Le decisioni sulle misure – ad eccezione degli investimenti di ampliamento – sono di competenza delle FFS.

La portata dell'ordinazione di infrastruttura da parte della Confederazione è definita nella sezione 4. La realizzazione della concezione di controlling per il finanziamento dell'infrastruttura, descritta al numero 2.4, richiede una descrizione dettagliata dei singoli elementi dell'ordinazione e pertanto anche la delimitazione nei confronti delle prestazioni non ordinate. In seguito alla modifica della LFFS del 17 giugno 2005, già menzionata, gli investimenti di ampliamento, a differenza di quanto era il caso nelle precedenti convenzioni sulle prestazioni, sono ora elencate esplicitamente. In ossequio al postulato della CTT-S e con riferimento agli interventi parlamentari non ancora realizzati, l'articolo 23 della Convenzione 07–10 permette che gli investimenti di ampliamento di grande portata DML, CEVA e FMV siano iniziati già nel 2007, se a tale scopo è concesso un limite di spesa sufficientemente elevato.

I processi del controlling hanno dato buona prova già nell'attuazione della Convenzione 03–06. Nella sezione 6 della Convenzione 07–10 essi sono ribaditi esplicitamente. In tal modo si tiene conto della giustificata esigenza del Parlamento e del pubblico di garantire la massima efficienza nell'utilizzo dei mezzi infrastrutturali. La sezione 7 descrive la procedura in caso di modifiche della Convenzione come pure l'entrata in vigore e la validità di quest'ultima.

3.2 Commento al decreto federale concernente la Convenzione tra la Confederazione e le FFS 2007–2010

Art. 1

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

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 sulla Convenzione 03–06 è allegato al presente messaggio (allegato 1).

3.3

Commento al decreto federale concernente il limite di spesa per FFS Infrastruttura 2007–2010

Art. 1

Con questo decreto è approvato un limite di spesa destinato a finanziare le indennità per le prestazioni ordinate con la Convenzione 07–10 presso FFS Infrastruttura. La ripartizione dei mezzi sui singoli anni del periodo di validità della Convenzione 07–10 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 26 della Convenzione 07–10.

4

Ripercussioni

4.1

Per la Confederazione

Ripercussioni finanziarie

Con un limite di spesa di 5880 milioni di franchi non vi sono ripercussioni finanziarie che vanno oltre il vigente piano finanziario della Confederazione. Tuttavia sarà modificata la suddivisione nel conto finanziario. Sinora a questo scopo venivano tenute tre rubriche nel preventivo. Ora saranno soltanto due: una per i contributi d'esercizio e una per i contributi d'investimento (sinora suddivisa in onere d'ammortamento e concessione di prestiti). Con la nuova suddivisione si semplifica la gestione contabile per le FFS e nel contempo si rende meglio riconoscibile il vero scopo d'utilizzazione.

Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il presente dossier non comporta l'assunzione di nuovo personale. Tuttavia occorre tenere conto del fatto che il controlling previsto solleciterà al massimo le risorse esistenti. Se l'amministrazione federale dovesse essere costretta a realizzare ulteriori risparmi nel budget del personale, bisognerà accettare una riduzione delle prestazioni nell'ambito del controlling.

4.2

Per i Cantoni e i Comuni

Il presente dossier non ha nessuna ripercussione diretta sui Cantoni. Si avrebbero conseguenze negative soltanto se i tre grandi progetti DML, CEVA e FMV non potessero essere finanziati a lungo termine. In questo caso non si potrebbero segnatamente risolvere i problemi del traffico negli agglomerati di Zurigo, Ginevra e Lugano/Mendrisiotto.

Per i Cantoni interessati sorge un onere finanziario corrispondente agli importi stanziati conformemente all'articolo 23 della Convenzione 07–10 per la realizzazione di investimenti d'ampliamento.

4.3 Per l'economia

In Svizzera la ferrovia è un fondamento dell'economia che permette il trasporto efficiente di persone e di merci. Il trasferimento di questi trasporti sulla strada comporterebbe maggiori costi a carico dell'economia nazionale.

4.4 Per la politica regionale della Confederazione

La Convenzione 07–10 non ha nessuna ripercussione diretta sulla politica regionale della Confederazione. Tuttavia una riduzione del limite di spesa si ripercuoterebbe negativamente e potrebbe rendere necessaria una rinuncia ai potenziamenti della capacità previsti o addirittura la chiusura di singole tratte.

4.5 Altre ripercussioni

La Convenzione con le FFS e il relativo limite di spesa creano i presupposti per l'offerta efficiente di prestazioni nel traffico viaggiatori e merci sulla rete delle FFS. In tal modo garantiscono il mantenimento del valore e del funzionamento di una parte importante dell'infrastruttura ferroviaria in Svizzera e sono così uno dei pilastri del servizio pubblico nel settore dei trasporti. Nel contempo un'infrastruttura performante permette di trasferire un maggior volume di traffico sia viaggiatori sia merci dalla strada alla ferrovia; a medio termine la Convenzione contribuisce pertanto anche alla protezione dell'ambiente.

Lo sviluppo economico positivo della Svizzera è riconducibile in gran parte all'esistenza di ottime infrastrutture di trasporto. La Convenzione con le FFS garantisce l'elevata qualità, comparata a livello internazionale, delle infrastrutture ferroviarie svizzere anche per il futuro.

In base alla Convenzione 07–10, le ordinazioni concernenti l'esercizio dell'infrastruttura e le priorità date agli investimenti per il mantenimento della qualità si estendono su tutta la rete e non tendono a concentrarsi su pochi settori chiave. Ciò contribuisce al conseguimento degli obiettivi enunciati dalla Confederazione in materia di pianificazione del territorio nel rapporto sulle Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero (FF 1996 III 499).

Infine la Convenzione e il limite di spesa offrono un importante contributo per uno sviluppo sostenibile del traffico.

5 Programma di legislatura

L'oggetto è annunciato nel Rapporto sul programma di legislatura 2003–2007 (FF 2004 1016).

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità e legalità

I decreti federali concernenti la convenzione sulle prestazioni e il limite di spesa per il periodo 2007–2010 poggiano sull'articolo 8 della legge federale del 10 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere, ai sensi della quale le Camere federali approvano la convenzione sulle prestazioni e stabiliscono il limite di spesa.

6.2 Compatibilità 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.

6.3 Forma giuridica

Trattandosi della realizzazione periodica di disposizioni legali concernenti una singola azienda della Confederazione, è sufficiente un decreto federale che non sottostà a referendum. Il decreto definisce il limite di spesa per il finanziamento dell'infrastruttura delle FFS per il periodo 2007–2010 e approva la convenzione tra la Confederazione e la società anonima di diritto speciale FFS, convenzione elaborata a questo scopo dal Consiglio federale.

6.4 Subordinazione al freno alle spese

Conformemente all'articolo 159 capoverso 3 della Costituzione federale (Cost.)⁸, richiedono il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera le disposizioni in materia di sussidi contenute in leggi e decreti federali di obbligatorietà generale 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 il decreto sul limite di spesa per l'infrastruttura della SA Ferrovie federali svizzere per gli anni 2007–2010, proposto con il presente messaggio, al Parlamento è sottoposta una decisione con ripercussioni sul budget. Dato che per una parte delle prestazioni da finanziare, ovvero per gli investimenti di ampliamento (art. 24 Convenzione 07–10), è data una libertà decisionale relativamente ampia quanto agli importi, ai termini e alle altre modalità delle spese che ne derivano, il nostro Collegio propone di subordinare tale decreto al freno alle spese.

6.5 Compatibilità con la legge sui sussidi

Il presente oggetto non crea nuove prescrizioni di legge o nuove spese. La legislazione in materia di ferrovia è compatibile con la legge sui sussidi.

6.6 Delega di competenze legislative

Con il decreto federale il Consiglio federale è autorizzato a definire la strategia del proprietario per le FFS. Contrariamente alla legislazione sulla Posta e su Swisscom, la legge sulle FFS non stabilisce la strategia del proprietario. Per questo motivo è necessario dare al Consiglio federale la relativa competenza. In tal modo è garantita la parità di trattamento di tutte le imprese della Confederazione per quanto attiene a questo aspetto.

Rapporto delle FFS sulla Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS 2003–2006

Panoramica dell'evoluzione degli indici

Conformemente all'articolo 8 capoverso 2 della LFFS, il Consiglio federale deve presentare all'Assemblea federale, insieme alla convenzione sulle prestazioni 2007–2010, un rendiconto delle FFS sul periodo coperto dalla convenzione corrente 2003–2006. Ai sensi dell'articolo 18 della vigente convenzione sulle prestazioni, nell'ambito della documentazione si procede a verificare se gli obiettivi fissati nella suddetta convenzione siano raggiunti e se i mezzi concessi all'interno del limite di spesa siano utilizzati per l'infrastruttura in modo efficace. Il controlling avviene secondo il sistema di indicatori concordato tra la Confederazione e le FFS, che viene infine stabilito nel messaggio relativo alla convenzione sulle prestazioni 2003–2006. La documentazione sul raggiungimento degli obiettivi strategici fissati dal Consiglio federale per gli anni 2003–2006 è contenuta, insieme all'approvazione dei nuovi obiettivi strategici per il periodo 2007–2010, in un rapporto specifico. Poiché, ad oggi, i risultati annuali disponibili giungono solo fino al 2005, il seguente rapporto è limitato ai primi tre anni coperti dalla convenzione sulle prestazioni in scadenza alla fine del 2006.

In sintesi l'evoluzione degli indici convenuti viene valutata nei seguenti termini:

- Nel periodo di riferimento, per l'infrastruttura è stato possibile conseguire un risultato in pareggio, come concordato, benché il limite di spesa convenuto originariamente sia stato abbassato da 6025 milioni di franchi a 5575 milioni di franchi a causa dei programmi di risparmio. Tuttavia, a seguito della riduzione del limite di spesa, alcuni importanti progetti di investimento non si sono potuti realizzare.
- Il grande incremento dell'efficienza delle sovvenzioni nell'anno 2005, insieme a fattori esogeni, va attribuito soprattutto all'introduzione di Ferrovia 2000 e al conseguente migliore sfruttamento della rete.
- Dal 2003 è stato possibile aumentare in modo continuo la produttività dell'infrastruttura; tale incremento è risultato, tuttavia, più ridotto rispetto a quanto convenuto originariamente con la Confederazione, in particolare a causa delle grandi prestazioni anticipate per Ferrovia 2000.
- La vendita delle tracce orarie ha avuto un'evoluzione molto positiva nel traffico viaggiatori a lunga percorrenza con l'introduzione della 1ª tappa di Ferrovia 2000 e il correlato aumento del prezzo delle tracce. Per quanto riguarda il traffico regionale viaggiatori, il punto di vendita tracce orarie ha registrato un netto incremento grazie all'ampliamento in corso dell'offerta ordinata. Il traffico merci, dopo la chiara espansione degli anni precedenti, nel 2005 ha invece conosciuto una battuta d'arresto.
- Nel periodo di riferimento, l'introduzione del nuovo sistema europeo di protezione automatica dei treni ETCS ha subito un notevole ritardo. L'appli-

cazione del sistema di controllo e di protezione dei treni ETCS alla nuova tratta Mattstetten–Rothrist è prevista per la fine del 2006.

- In tutti e tre gli anni scorsi è stato possibile raggiungere il livello di puntualità prestabilito. Nel periodo di riferimento, tuttavia, si sono manifestate anche carenze qualitative che a breve termine non è stato possibile eliminare. È risultato insoddisfacente in particolare il numero di perturbazioni degli impianti di sicurezza. Le FFS stanno portando avanti un intenso lavoro per risolvere in modo duraturo i problemi esistenti.
- Le severe direttive in materia di sicurezza dell'esercizio sono state ampiamente rispettate. Il livello di sicurezza delle FFS è rimasto elevato e sotto alcuni aspetti è stato ulteriormente migliorato.
- A causa della panne di corrente del 22 giugno 2005, l'esercizio ferroviario si è interrotto per alcune ore in tutta la Svizzera. Il Consiglio federale e il Parlamento sono stati informati in modo esauriente, con un apposito rapporto, sulle cause e sui provvedimenti adottati al riguardo.

Finanze e produttività

Indicatore 1: Risultato in pareggio nel settore infrastrutturale

L'Infrastruttura FFS deve perlomeno pareggiare il bilancio, tenuto conto delle indennità. Conformemente a una precisazione dell'Ufficio federale dei trasporti, questa direttiva vale a partire dal 2004 per il segmento Rete avente diritto a indennità (ovvero senza considerare il settore dell'energia e le partecipazioni).

Negli anni 2004 e 2005 il segmento Rete ha raggiunto il risultato minimo richiesto, pari a zero. Nel 2003 solo il settore infrastrutturale nel suo complesso ha evidenziato un utile di 0,3 milioni di franchi; il segmento Rete ha invece subito una perdita di 25 milioni di franchi.

Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale in mio. di fr.	≥ 0	≥ 0	≥ 0	≥ 0
Valore effettivo segmento Rete in mio. di fr.	-25.0	+7.3	+2.0	

Negli anni scorsi il risultato dell'infrastruttura è stato influenzato in modo determinante soprattutto da quattro fattori:

- L'evoluzione diversa dei punti di vendita tracce orarie nel traffico viaggiatori e merci. I dati numerici esatti sono illustrati nel dettaglio nella parte relativa agli indici 8, 9 e 10.
- La riduzione del limite di spesa approvato originariamente: l'evoluzione precisa al riguardo è esposta nella parte relativa all'indice 2.
- L'incremento dei ricavi complementari: dal 2002, nel settore energetico il commercio redditizio di energia è aumentato nettamente. Nel contempo la compensazione dal settore immobiliare a quello dell'infrastruttura è salita da 141 milioni di franchi (2003) a 190 milioni di franchi (2005).

- Negli ultimi tre anni, grazie alla crescente automazione e malgrado le notevoli prestazioni suppletive, l'impiego di personale nel complesso è lievemente diminuito. Per contro, gli ammortamenti a causa dell'avvio degli impianti relativi a Ferrovia 2000 sono nettamente aumentati.

**Indicatore 2: Osservanza del limite di spesa
(riferimenti tratti dalle posizioni del limite di spesa della Confederazione)**

Nel periodo di riferimento il limite di spesa convenuto originariamente è stato più volte ridotto dalla Confederazione.

Anno (milioni di franchi)	2003	2004	2005	2006
Valore finale nel messaggio del 2002	1463	1474	1512	1490
Valore finale nel piano di finanziamento attuale	1355	1401	1403	1414
Valore effettivo	1354	1404	1403	1414

Il limite di spesa approvato originariamente dal Parlamento per l'intero periodo 2003–2006 era pari a 6025 milioni di franchi. In seguito, a più tappe, il Parlamento ha ridotto tale importo portandolo a 5575 milioni di franchi. Inoltre il passaggio della linea del Brünig alla Zentralbahn e il rilevamento della linea lungo il Lago Bodanico dell'ex Mittelthurgau-Bahn (MThB) hanno determinato, nel complesso, un incremento del limite di spesa delle FFS di 20 milioni di franchi. Le graduali modifiche del limite di spesa vengono di seguito illustrate nel dettaglio:

Milioni di franchi	2003	2004	2005	2006	Totale
Limite di spesa come da mess. su conv. prestaz.	1463	1474	1512	1576	6025
Restrizione rete: linea del Brünig a Zentralbahn dal 2005			–20	–16	–36
Restr. rete: integr. linea lungo il Lago Bodanico dal 2003	14	14	14	14	56
Freno all'indebitamento (VA 03segg.)	–110	–58	84	30	–54
Programma di sgravio 03		–15	–91	–130	–236
Programma di sgravio 04			–96	–60	–156
Blocco del credito del Parlamento nel 2003 e 2004	–14	–11			–25
Totale	1354	1404	1403	1414	5575
<i>in aggiunta solo a fini contabili:</i>					
<i>trasferimento invest. alla linea lungo il Lago Bodanico</i>	<i>59</i>	<i>6</i>			

Come conseguenza diretta della notevole riduzione del contributo della Confederazione, è stato necessario rivedere più volte il piano d'investimento delle FFS. Concretamente, a causa dei tagli apportati, si sono dovuti rinviare, o in parte cancellare, soprattutto il programma per il rinnovo delle stazioni regionali, il programma di

automazione degli apparecchi centrali nonché gli investimenti per l'ampliamento della rete a favore del traffico merci.

Indicatori 3 e 4: Intensità degli investimenti

Entrambi gli obiettivi relativi all'intensità degli investimenti sono stati raggiunti. Va rilevato, tuttavia, che l'evoluzione degli indici è stata notevolmente influenzata dalla modifica apportata alla pianificazione degli investimenti.

Anno	2003	2004	2005	2006
3. Val. investimenti per traccia-chilometro				
Valore finale in fr./Trkm	71.3	77.3	82.1	89.5
Valore effettivo in fr./Trkm	74.0	83.1	79.7	
4. Val. investimenti per tratta-chilometro				
Valore finale in mio. di fr./Strkm	3.21	3.55	4.03	4.40
Valore effettivo in mio. di fr./Strkm	3.38	3.82	4.00	

Negli anni 2003–2005 il valore degli investimenti materiali per l'infrastruttura ferroviaria è aumentato di 2,6 miliardi di franchi raggiungendo i 12 miliardi di franchi. Questo notevole incremento riflette l'avvio di diversi progetti piuttosto grandi nell'ambito di Ferrovia 2000. Sono stati infatti inseriti nel conto investimenti, fra gli altri, parecchi tratti parziali della nuova linea Mattstetten–Rothrist con un volume complessivo di 1,1 miliardi di franchi nonché il secondo doppio binario Zurigo HB–Thalwil con 770 milioni di franchi.

A fronte dell'incremento del valore degli investimenti con l'avvio dei progetti Ferrovia 2000, fino alla fine del 2004 non si è registrato un corrispondente aumento delle tracce-chilometri. Ne è quindi derivato un temporaneo incremento del valore degli investimenti per traccia-chilometro.

La rete ferroviaria delle FFS si è ampliata nel 2003 di circa 96 km, grazie al rilevamento della linea lungo il Lago Bodanico e alla messa in servizio della tratta in galleria Zurigo–Thalwil; nel 2004 di circa 56 km, grazie alle nuove linee di Ferrovia 2000. Dal 31 dicembre 2004 la rete ferroviaria delle FFS ha una lunghezza di 3066 km.

L'anno prossimo, con l'avvio di ulteriori progetti Ferrovia 2000, il valore degli investimenti materiali registrerà un altro netto incremento. Alla fine del 2005 il valore reale della posizione «Impianti in costruzione» ammontava complessivamente a 1,5 miliardi di franchi.

Indicatori 5, 6 e 7: Produttività

Dal 2003 la produttività dell'infrastruttura è migliorata, senza tuttavia raggiungere gli obiettivi prefissati.

Anno	2002	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------	------

5. Costi dell'infrastruttura per tratta-chilometro

Valore finale in mio. di fr./Strkm		0.69	0.67	0.65	0.63
Valore effettivo in mio. di fr./Strkm	0.71	0.75	0.72	0.74	
e differenza rispetto all'anno precedente		+5.1 %	-4.1 %	+3.0 %	

6. Costi dell'infrastruttura per traccia-chilometro

Valore finale in fr./Trkm		14.49	13.89	13.51	13.16
Valore effettivo in fr./Trkm e differenza rispetto all'anno precedente	15.15	16.32	15.54	14.71	
		+7.2 %	-5.0 %	-5.3 %	

7. Costi dell'infrastruttura per tonnellata-chilometro lorda

Valore finale in fr./Btkm		0.033	0.032	0.031	0.030
Valore effettivo in fr./Btkm e differenza rispetto all'anno precedente	0.034	0.036	0.034	0.033	
		+7.4 %	-7.0 %	-2.4 %	

6ü. Costi del prodotto tracce per traccia-chilometro

(nuovi parametri a partire dal 2004)

Valore finale in fr/Trkm		–	–	7.25	7.25
Valore effettivo in fr/Trkm e differenza rispetto all'anno precedente			7.84	7.31	
				-6.8 %	

Per quanto riguarda l'evoluzione degli indici relativi alla produttività, vanno sottolineati in particolare tre punti:

- L'introduzione di Ferrovia 2000 è stata accompagnata da un forte incremento del numero di tracce-chilometri percorse. Nel 2005 gli indici della produttività riferiti alle tkm hanno di conseguenza registrato un netto miglioramento.
- L'evoluzione nel complesso lenta che ha caratterizzato il traffico merci è risultata nettamente inferiore a quella degli indici della produttività riferiti alle btkm.
- Poiché, con l'attuale prassi di registrazione nei settori dell'energia e degli immobili, gli indici da 5 a 7 vengono distorti, nel 2004 è stato concordato con la Confederazione un nuovo indice (6ü), che non presenta effetti esterni di distorsione. Poiché, tuttavia, la domanda di tracce nel traffico merci è risultata inferiore al previsto e inoltre numerose perturbazioni degli impianti hanno influito negativamente sull'esercizio, nel 2005 il nuovo valore finale non è stato raggiunto.

Indici di mercato

Indicatori 8, 9 e 10: Punto di vendita tracce orarie

Dal 2003 il punto di vendita tracce orarie evidenzia due tendenze opposte: nel settore del traffico viaggiatori, per gli anni 2003–2005 i valori effettivi sono stati superiori a quelli prefissati; viceversa, nel traffico merci i valori finali non sono stati raggiunti.

Anno	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------

8. Traccia-chilometro (Trkm)

Valore finale Trkm <i>traffico viaggiatori</i> in mio.	106.0	106.0	116.8	117.6
Valore effettivo Trkm <i>traffico viaggiatori</i> in mio.	107.0	108.7	120.1	
Valore finale Trkm <i>traffico merci</i> in mio.	32.0	34.2	35.2	36.6
Valore effettivo Trkm <i>traffico merci</i> in mio.	30.3	32.5	30.8	

9. Proventi risultanti dalle tracce

Valore finale <i>traffico viaggiatori</i> in mio. di fr.	393.60	383.68	408.23	410.61
Valore effettivo <i>traffico viaggiatori</i> in mio. di fr.	395.8	392.3	476.8	
Valore finale <i>traffico merci</i> in mio. di fr.	141.90	144.19	181.79	183.82
Valore effettivo <i>traffico merci</i> in mio. di fr.	145.2	146.9	162.9	

Mio. km	2003	2004	2005	2006
---------	------	------	------	------

Traccia-chilometro traffico viaggiatori

Quota FFS Traffico Viaggiatori	104.1	105.4	113.5
Quota traffico viaggiatori di altre ITF	2.9	3.4	6.5

Traccia-chilometro traffico merci

Quota FFS Cargo	28.4	28.9	25.9
Quota traffico merci di altre ITF	1.9	3.6	4.9

La distinzione fra le ITF (imprese di trasporto ferroviarie) è tracciata nel modo seguente:

Traffico V FFS: FFS Viaggiatori (lunga percorrenza, regio.), ITF Thurbo, RegionAlps.

Traffico V di altre ITF: ITF Cisalpino, BLS P, RM P, altre ITF concessionarie e non conces.

Traffico M di altre ITF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, altre ITF.

L'evoluzione favorevole delle tracce-chilometri nel *traffico viaggiatori* è dovuta da un lato al continuo ampliamento dell'offerta per quanto riguarda il traffico delle S-Bahn, dall'altro al traffico supplementare di Ferrovia 2000 lungo gli assi principali a lunga percorrenza. Oltre a questi potenziamenti dell'offerta, sono stati rafforzati

anche alcuni treni nel traffico regionale, con un conseguente aumento dei dati relativi al tonnellaggio lordo per l'infrastruttura FFS.

Alla voce «traffico viaggiatori di altre ITF» l'incremento delle tracce-chilometri è dovuto soprattutto alla crescita del traffico internazionale legata alla società Cisalpino nonché al traffico supplementare di BLS e RM nel quadro dell'ampliamento della S-Bahn di Berna.

Nel *traffico merci*, al momento delle trattative per la convenzione sulle prestazioni 2003 – 2006 ci si attendeva un forte incremento della vendita di tracce. Fino al 2005 questi valori finali non sono stati raggiunti. I motivi, in sintesi, sono i seguenti:

- La ripresa congiunturale attesa per il 2003 si è manifestata solo nel 2004, seguita da una nuova fase nettamente discendente già nel 2005. Ciò ha determinato, in particolare negli importanti settori delle costruzioni, del commercio e della logistica, una sensibile riduzione delle attività.
- A causa della chiusura, durata diversi mesi, della galleria Monte Olimpino II nel 2003, il traffico transalpino è stato in parte trasferito su altri itinerari (Brennero).
- La crescita di produttività della strada (incremento del limite di peso a 40 tonnellate) non è stata pienamente compensata dall'aumento della TTPCP, per cui si è avuto un trasferimento di traffico dalla rotaia alla strada.

Mio. fr.	2003	2004	2005	2006
----------	------	------	------	------

Proventi tracce traffico viaggiatori

Valore effettivo traffico viaggiatori	395.8	392.3	476.8
Quota FFS Traffico Viaggiatori	386.5	381.0	113.5
Quota traffico viaggiatori di altre ITF	9.3	11.3	6.5

Proventi tracce traffico merci

Valore effettivo traffico merci	145.2	146.9	162.9
Quota FFS Cargo	136.7	130.9	140.2
Quota traffico merci di altre ITF	8.6	16.0	22.7

La distinzione fra le ITF è tracciata nel modo seguente:

Traffico V FFS: FFS Viaggiatori (lunga percorrenza, regio.), ITF, RegionAlps.

Traffico V di altre ITF: ITF Cisalpino, BLS P, RM P, altre ITF concessionarie e non conces.

Traffico M di altre ITF: BLS Cargo, RM Cargo, Railion, altre ITF.

Per quanto riguarda i proventi risultanti dalle tracce nel *traffico viaggiatori*, il leggero aumento del peso dei treni ha fatto sì che gli introiti aumentassero. Al contrario, il raddoppiamento del bonus per il rumore entro il 2004 ha avuto ripercussioni negative sui proventi. Le altre ITF nell'ambito del traffico viaggiatori hanno registrato valori leggermente crescenti.

Con l'innalzamento dal 4 all'8 per cento del contributo di copertura per il traffico viaggiatori a lunga percorrenza, dall'inizio del 2005, i proventi risultanti dalle tracce aumentano annualmente di circa 60 milioni di franchi. Il contributo d'esercizio da parte della Confederazione è stato ridotto del medesimo importo.

Nel *traffico merci* gli introiti 2005 per le tracce sono aumentati a favore di FFS Cargo in seguito all'abolizione delle operazioni di manovra gratuite. Nel 2005 non è ancora stata attuata invece la riduzione programmata del 40 per cento per quanto riguarda le sovvenzioni destinate al traffico a carri completi. Nel 2006 le sovvenzioni saranno ridotte di $\frac{2}{3}$; a partire dal 2008, secondo i programmi saranno eliminate completamente.

Indicatore 11: Impegno di trasferimento (tonnellate-chilometro lorde vendute nell'ambito del traffico merci)

Conformemente alla legge sul trasferimento, la Confederazione persegue l'obiettivo di trasferire il traffico in modo che sulle strade alpine svizzere transiti un numero massimo di 650 000 camion all'anno. L'obiettivo prefissato secondo la proposta delle ferrovie (misurato in tonnellate-chilometro lorde) è stato raggiunto sia nel 2003 che nel 2004; nel 2005 è stato mancato di poco.

Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale in mrd. Btkm	24.321	25.079	25.455	25.837
Valore effettivo in mrd. Btkm	24.932	27.251	25.436	

Indicatori 12 e 13: Efficienza delle sovvenzioni

Nel periodo di riferimento è stato possibile incrementare l'efficienza delle sovvenzioni rispettando ampiamente la pianificazione.

Anno	2002	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------	------

12. Contributo d'esercizio infrastruttura per tratta-chilometro (senza Brünig)

Valore finale in fr./Strkm (agg. in base al piano di finanziamento attuale)	168 432	163 828	115 330	115 589
Valore effettivo in fr./Strkm	170 140	150 918	160 389	117 933

13. Contributo d'esercizio infrastruttura per traccia-chilometro (senza Brünig)

Valore finale in fr./Trkm (agg. in base al piano di finanziamento attuale)	3.66	3.54	2.34	2.31
Valore effettivo in fr./Trkm	3.59	3.32	3.48	2.35

Nei tre anni scorsi l'evoluzione del livello di efficienza delle sovvenzioni è stata distorta da parecchi fattori esogeni:

- Nell’ambito di diversi programmi di risparmio, negli anni 2003 e 2005 i contributi d’esercizio da parte della Confederazione sono stati ridotti. Nel 2004, grazie a uno spostamento dei pagamenti all’interno del limite di spesa, tale contributo è stato innalzato da importo utilizzato per coprire il fabbisogno di base a contributo d’esercizio.
- Nel 2004 la linea lungo il Lago Bodanico (con rispettive indennità) è tornata a carico delle FFS.
- Nel 2005 la linea del Brünig è stata trasferita dal punto di vista contabile dalla rete FFS alla Zentralbahn di nuova fondazione.

Il grande incremento dell’efficienza delle sovvenzioni nell’anno 2005, insieme ai fattori esogeni citati, va attribuito soprattutto all’introduzione della 1a tappa di Ferrovia 2000 e al conseguente migliore sfruttamento della rete.

Indicatore 14: Soddisfazione del cliente rispetto all’impresa di trasporto ferroviaria

Il grado di soddisfazione dei clienti nei confronti della ITF è rimasto nel complesso stabile. Nel 2003 il valore finale è stato raggiunto, mentre il risultato dell’anno successivo è stato solo di poco inferiore. Nel 2005 (dati non ancora disponibili) e nel 2006, a causa dell’elevato sfruttamento della rete, conseguire l’obiettivo prefissato sarà difficile. Grazie ai colloqui personali condotti dal 2004, in futuro il grado di soddisfazione dei clienti potrà essere rilevato in modo qualitativamente migliore.

Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale: grado di soddisfazione dei clienti ^a	4.8	4.8	4.8	4.8
Valore effettivo: grado di soddisfazione dei clienti ^a	4.8	4.7		

^a Scala di valutazione da 1 a 6; 1 = basso, 6 = molto alto

Sviluppo della rete

Alla fine del presente rendiconto sono inserite le cartine che spiegano gli indici relativi al capitolo «sviluppo della rete».

Indicatori 15 e 16: Grado di sfruttamento della rete

(vedi grafico 1 qui di seguito)

Per quanto concerne il grado di sfruttamento della rete FFS, in riferimento ai tre anni scorsi sono rilevanti i seguenti punti:

- Negli ultimi anni lo sfruttamento delle linee, in particolare a causa del potenziamento dell’orario nell’ambito del traffico viaggiatori, è generalmente aumentato in misura notevole. Al tempo stesso la capacità di alcune sezioni di rete centrali è stata nettamente estesa. Inoltre l’efficienza di numerose linee regionali è stata incrementata. La capacità di una linea dipende però sostanzialmente dalla specifica struttura dell’orario.
- Come annunciato nel messaggio relativo alla convenzione sulle prestazioni 2003–2006, i mezzi a disposizione per lo sviluppo della rete sono stati utilizzati soprattutto per i seguenti progetti:

- Lavori di potenziamento per il traffico regionale viaggiatori nel settore degli agglomerati (S-Bahn di Zurigo, Berna, Basilea, Zugo, nonché i primi lavori per il collegamento La Praille–Eaux-Vives CEVA).
- Trasformazione della stazione di Visp
- A causa della riduzione del limite di spesa, l'impianto d'esercizio multifunzionale della stazione di Basilea Bad ha dovuto essere accantonato. In occasione di interventi di trasformazione degli apparecchi centrali si è sempre fatto attenzione a incrementare la capacità attraverso l'ottimizzazione delle distanze di blocco. È inoltre stato introdotto l'orario sistematico per il traffico merci.

Indicatore 17.1: Grado di interoperabilità (ETCS)

(vedi grafico 2 qui di seguito)

Nel periodo di riferimento, la finalità concordata per quanto riguarda l'interoperabilità (ETCS) non è stata raggiunta. Originariamente era stato stabilito l'attrezzamento della tratta pilota Zofingen–Sempach, della nuova linea di Ferrovia 2000 Rothrist–Mattstetten nonché della tratta di diramazione Soletta–Wanzwil.

Sulla tratta Zofingen–Sempach è stato compiuto un tentativo con la nuova segnalazione in cabina di guida. Poiché l'attrezzatura non rispondeva allo standard internazionale, nel 2003 è stato ripristinato il sistema di segnalazione convenzionale. Inoltre è stato cambiato il fornitore di sistema della dotazione delle linee di Ferrovia 2000.

La nuova tratta Mattstetten–Rothrist e la tratta di diramazione Wanzwil–Soletta sono entrate in servizio con il sistema di segnalazione convenzionale il 12 dicembre 2004. L'avvio del sistema ETCS sulla nuova tratta è programmato per la fine del 2006. Un anno più tardi tale sistema dovrà essere adottato anche nella galleria di base del Lötschberg.

Indicatore 17.2: Grado di interoperabilità (GSM-R)

(vedi grafico 3 qui di seguito)

Oggi la nuova tratta Mattstetten–Rothrist e quella di diramazione Soletta–Wanzwil sono attrezzate con il sistema GSM-R. Nell'ottobre 2005 complessivamente 100 km di rete GSM-R erano in servizio e 104 km in costruzione. Per l'attrezzamento di 634 km di rete è in corso la procedura d'approvazione dei piani; analoghi interventi su ulteriori 812 km sono ancora in fase di pianificazione.

La convenzione sulle prestazioni 2003–2006 prevedeva l'attrezzamento della maggior parte della rete principale entro la fine del 2006. Questo obiettivo non può essere raggiunto. I ritardi sono stati causati soprattutto da difficoltà insorte durante la procedura d'approvazione dei piani. Secondo l'attuale pianificazione, le operazioni di attrezzamento della rete si protrarranno fino al 2010.

Indicatore 17.3: Grado di interoperabilità (ambito d'impiego del pantografo)

(vedi grafico 4 qui di seguito)

Per le linee di transito internazionali si cerca di introdurre come standard il cosiddetto «strisciante europeo», largo 1600 mm e provvisto di estremità isolate. Per la rete delle FFS nelle nuove costruzioni viene utilizzato questo standard. Gli obiettivi prefissati nella convenzione sulle prestazioni saranno raggiunti entro la fine del 2006.

Indicatore 17.4: Grado di interoperabilità (profilo minimo)

(vedi grafico 5 qui di seguito)

Il profilo minimo viene definito e corrispondentemente classificato nell'Ordinanza sulle ferrovie (OFerr). Con L'OFerr 4 viene indicato il profilo minimo che soddisfa da un lato i requisiti del traffico ad alta velocità oltre i 160 km/h, dall'altro quelli del traffico merci (altezza agli angoli per il traffico nel Corridoio Huckepack). Concretamente si cerca di adeguare il profilo in riferimento alle sezioni di tratta.

Nel periodo di osservazione sono stati ampliati, secondo l'OFerr 4, in particolare i tronchi della tratta di diramazione e della nuova linea di Ferrovia 2000, nonché le tratte Olten–Däniken e Wöschnau–Rapperswil. Gli obiettivi prefissati nella convenzione sulle prestazioni saranno raggiunti entro la fine del 2006.

Indicatore 17.5: Grado di interoperabilità (categoria di linea)

(vedi grafico 6 qui di seguito)

Le categorie di linea sono in relazione ai carichi sui binari. I carichi per asse del traffico merci stanno pertanto in primo piano. La categoria D4 (carico per asse 22.5 t e 8 t/m) soddisfa i requisiti del traffico merci. Al momento sulla rete FFS vengono effettuate verifiche per stabilire fino a che punto la classe di linea D4 può essere percorsa anche a 100 km/h anziché a 80 km/h.

Le modifiche apportate nel periodo coperto dalla convenzione sulle prestazioni 2003–2006 si limitano alla messa in servizio della nuova linea di Ferrovia 2000, della tratta di diramazione nonché del passante bellico (Rothrist–Zofingen), che per quanto riguarda la categoria di linea presentano i valori 8 t/m e 22.5 t. L'obiettivo prefissato nella convenzione sulle prestazioni verrà pertanto raggiunto.

Mantenimento della sostanza e stato della rete

Qualità: puntualità, sicurezza, perturbazioni

Indicatore 19: Puntualità nel traffico viaggiatori

Negli anni 2003–2005 il livello di puntualità prestabilito, pari al 95 per cento, è stato raggiunto. Nel periodo di riferimento si sono manifestati, tuttavia, problemi qualitativi inattesi.

Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale: quota % di treni con meno di 5 min. di ritardo all'arrivo	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %	≥ 95 %
Valore effettivo: quota % di treni con meno di 5 min. di ritardo all'arrivo	95.24 %	95.48 %	95.65 %	

Negli anni scorsi il livello di puntualità generalmente elevato è sceso a causa dei seguenti problemi particolari:

Nel 2003 le alte temperature estive hanno provocato numerosi problemi. Rilevanti problemi di ritardi hanno inoltre caratterizzato la S-Bahn di Zurigo.

Nel 2004 è stato possibile conseguire un lieve incremento complessivo del livello di puntualità. Per quanto riguarda i problemi di ritardi sulla S-Bahn di Zurigo, è stato costituito un gruppo di lavoro. Il catalogo di provvedimenti da esso preparato ha avuto rapida efficacia; nel frattempo il livello di puntualità nella regione di Zurigo risulta infatti superiore alla media nazionale.

Nel 2005 il traffico ferroviario delle FFS, considerato nel suo complesso, ha evidenziato un livello qualitativo insufficiente, per i seguenti motivi:

- Il traffico ferroviario è stato influenzato negativamente da parecchi grandi eventi (l’avarìa dell’apparecchio centrale di Zurigo il 7 febbraio 2005, la panne di corrente che ha colpito l’intero Paese il 22 giugno 2005).
- Il rigido inverno e il maltempo di fine agosto hanno provocato perturbazioni dell’esercizio e la completa interruzione temporanea di alcune linee.
- Non è stato possibile mantenere gli elevati livelli di puntualità su tutte le linee e in tutti i momenti della giornata. Sulla nuova tratta Mattstetten–Rothrist, per esempio, la puntualità per alcune relazioni è risultata nettamente insufficiente. Un motivo fondamentale dei frequenti ritardi è costituito dai problemi esistenti nel settore degli impianti di segnalazione (cfr. indicatori 24/25).

In collaborazione con le divisioni Viaggiatori e Merci è stata presa una serie di provvedimenti, affinché nel 2006 sia possibile migliorare la disponibilità della rete e del materiale rotabile nonché eliminare più velocemente le perturbazioni. Sono necessari inoltre ulteriori sforzi per fornire alla clientela un’informazione più rapida e sicura in caso di perturbazioni.

Indicatori 20 e 21: Sicurezza dell’esercizio

Gli indici relativi alla sicurezza evidenziano una tendenza nettamente positiva: nei primi tre anni del periodo di osservazione la direttiva che prevedeva un massimo di 0.19 sviamenti per mio. Trkm è stata rispettata. Nell’ultimo anno si sono verificati 17 sviamenti secondo i criteri dell’UIC, il che corrisponde a una riduzione del 29 per cento rispetto al 2004.

L’anno scorso, per la prima volta dal 2001, è stato possibile raggiungere nuovamente l’obiettivo relativo agli eventi d’esercizio secondo i criteri dell’UIC. Nel 2004 si sono registrati 0,71 casi per mio. tracce-chilometri, il che, in base ai criteri dell’UIC, corrisponde a 101 eventi sulla rete ferroviaria delle FFS.

Anno	2003	2004	2005	2006
20. Sviamenti				
Valore finale circa il numero di sviamenti per mio. tracce-chilometri	≤ 0.19	≤ 0.19	≤ 0.19	≤ 0.19
Valore effettivo circa il numero di sviamenti per mio. tracce-chilometri	0.10	0.17	0.11	

Anno	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------

21. Eventi d'esercizio

Valore finale circa il numero di eventi d'esercizio per mio. tracce-chilometri ≤ 0.6 ≤ 0.6 ≤ 0.6 ≤ 0.6

Valore effettivo circa il numero di eventi d'esercizio per mio. tracce-chilometri 0.69 0.71 0.57

Gli eventi d'esercizio più frequenti negli ultimi anni rientrano nelle categorie «Collisione/Urto» e «Sviamenti». Occorre tuttavia tenere presente che in questi casi l'importo limite dei danni di 10 000 euro, decisivo secondo l'UIC, viene raggiunto molto rapidamente, inoltre il rischio nell'area di manovra è piuttosto modesto, a causa della bassa velocità.

Dalla collisione del 24 ottobre 2003 alla stazione di Zurigo-Oerlikon, che ha provocato un morto e numerosi feriti, sulla rete FFS non si sono verificati incidenti con feriti o vittime a causa di sviamenti e collisioni. È aumentato invece il numero di incidenti e suicidi dovuti all'accesso o al transito non autorizzato nelle aree ferroviarie.

Grandi sforzi sono stati infine profusi sia nel settore delle costruzioni che in quello tecnico per incrementare la sicurezza delle gallerie, innanzitutto nel quadro della realizzazione dei progetti FTP; da ultimo attraverso provvedimenti che sono stati finanziati mediante la convenzione sulle prestazioni.

Perturbazioni della rete

Indicatori 22 e 23: Perturbazioni delle linee di contatto

Nei primi tre anni del periodo di riferimento il numero di perturbazioni delle linee di contatto è risultato inferiore all'obiettivo prefissato. Nel 2003 il numero di minuti di ritardo causati non è stato rispettato di poco; viceversa, negli anni 2004 e 2005 l'obiettivo è stato raggiunto.

Anno	2003	2004	2005	2006
------	------	------	------	------

22. Perturbazioni delle linee di contatto

Valore finale circa il numero di perturbazioni delle linee di contatto 440 440 440 440

Valore effettivo circa il numero di perturbazioni delle linee di contatto 370 234 233

23. Minuti di ritardo

Valore finale circa il numero di minuti di ritardo 3600 3600 3600 3600

Valore effettivo circa il numero di minuti di ritardo 3798 2219 2354

Rispetto al 2003, nel 2004 e 2005 è stato possibile ridurre nettamente il numero di perturbazioni.

Il valore finale stabilito per il 2006 sarà probabilmente raggiunto. Nello stesso anno i provvedimenti avviati in occasione delle analisi delle perturbazioni nonché degli interventi di manutenzione e di rinnovo subiscono una forte accelerazione.

Indicatori 24 e 25: Perturbazioni agli impianti di sicurezza

Gli obiettivi relativi agli impianti di segnalazione e automazione non sono stati raggiunti.

Anno	2003	2004	2005	2006
24. Perturbazioni agli impianti di sicurezza				
Valore finale circa il numero di perturbazioni agli impianti di sicurezza	7 700	7 700	7 700	7 700
Valore effettivo circa il numero di perturbazioni agli impianti di sicurezza	7 409	8 512	9 985	

25. Minuti di ritardo

Valore finale circa il numero di minuti di ritardo	51 000	51 000	51 000	51 000
Valore effettivo circa il numero di minuti di ritardo	52 265	59 158	71 128	

La situazione d'esercizio è peggiorata, talvolta in modo pesante, a causa di perturbazioni degli impianti di automazione delle ferrovie (impianti di sicurezza, tecnica di guida). Nel 2005 il numero di perturbazioni e minuti di ritardo è aumentato nettamente. Accanto alla panne di corrente, l'evento più gravido di conseguenze a questo riguardo è stato il guasto generale nella tecnica di guida dell'apparecchio centrale di Zurigo il 7 febbraio 2005, a causa di una concatenazione di errori e punti deboli sul piano tecnico-concettuale. Nel 2005 l'iniziativa mirata a ridurre le perturbazioni agli impianti di segnalazione, avviata alla fine del 2004 a livello di intera infrastruttura, non ha ancora dimostrato un'efficacia duratura. Nel 2006, tuttavia, i provvedimenti introdotti dovrebbero portare a un netto miglioramento della situazione.

Indicatori 26 e 27: Ritardi nella liberazione della tratta

Gli obiettivi stabiliti sono stati superati.

Anno	2003	2004	2005	2006
26. Ritardi nella liberazione della tratta				
Valore finale circa il numero di ritardi nella liberazione della tratta	560	560	560	560
Valore effettivo circa il numero di ritardi nella liberazione della tratta	420	383	309	

Anno	2003	2004	2005	2006
27. Minuti di ritardo				
Valore finale circa il numero di min. di rit.	4480	4480	4480	4480
Valore effettivo circa il n. di min. di rit.	4788	3099	2466	

La netta riduzione del numero di ritardi nella liberazione della tratta a causa di lavori di costruzione è dovuto soprattutto a una sensibilizzazione del personale addetto ai diversi servizi lavori.

Indicatore 28: Numero di tratti di rallentamento senza lavori di costruzione

L'obiettivo prefissato è stato rispettato. A causa del maltempo dell'agosto 2005, diversi tronchi di tratta sono stati interrotti o improvvisamente segnalati come tratti di rallentamento (tavole color arancione).

Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale circa il numero / mio. Trkm	0.0147 2 tavole	0.144 2 tavole	0.132 2 tavole	0.132 2 tavole
Valore effettivo circa il numero / mio. Trkm	0.007 1 tavola	0.007 1 tavola	0.000 0 tavole (8 tavole per il maltempo di agosto)	

Grazie alla messa in esercizio di un nuovo veicolo di misurazione, nel 2006 le condizioni quadro per la manutenzione degli impianti miglioreranno ulteriormente.

Indicatore 29: Sicurezza delle gallerie

Nel 2004 e 2005 gli obiettivi prefissati non sono stati raggiunti.

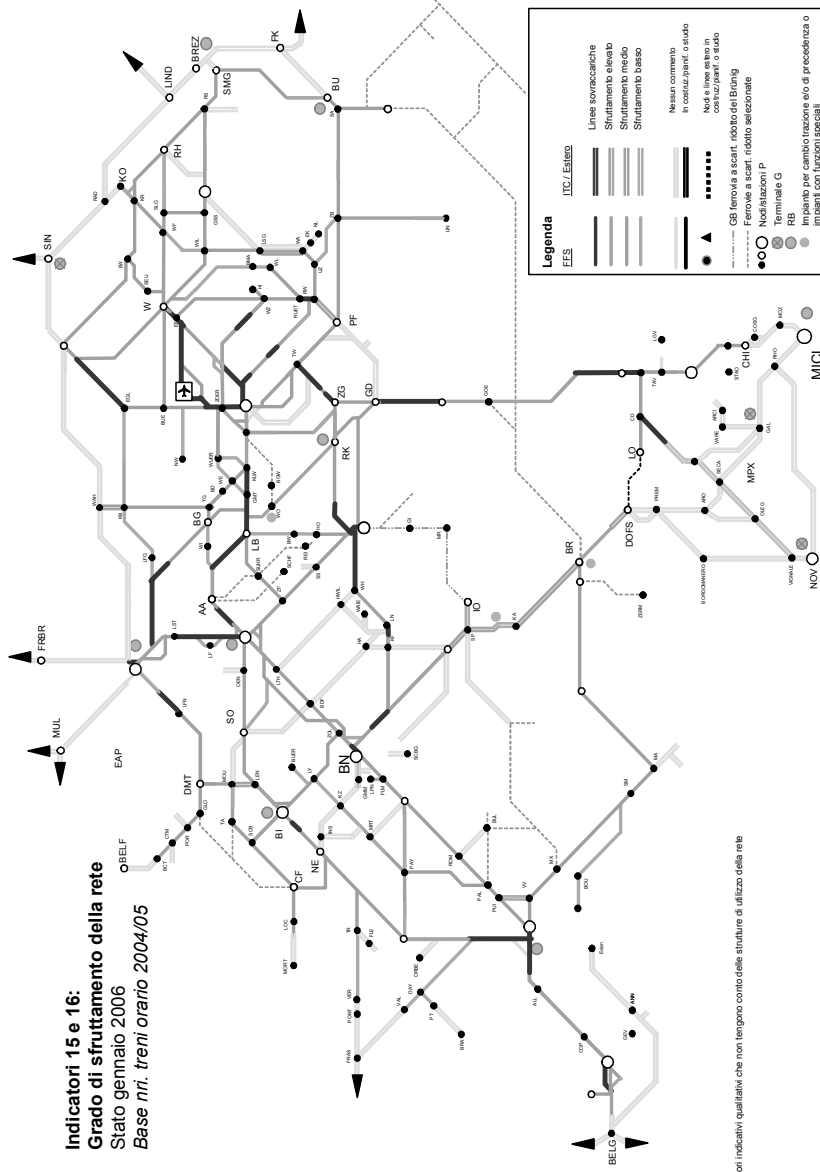
Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale in %	89.3 %	92.6 %	98.0 %	100 %
Valore effettivo in %	89.3 %	91.6 %	92.6 %	

L'obiettivo stabilito per il 2004 è stato mancato, perché, per motivi tecnici legati agli intervalli e alle procedure di approvazione, è stato possibile effettuare l'attrezzamento della galleria di Bristen solo nel 2005. A causa dei requisiti più severi imposti dall'UFT, nel 2005 un'altra galleria (galleria di Leggistein) non ha potuto essere attrezzata conformemente ai piani. Probabilmente i provvedimenti rinviati potranno essere ripresi solo nel 2007.

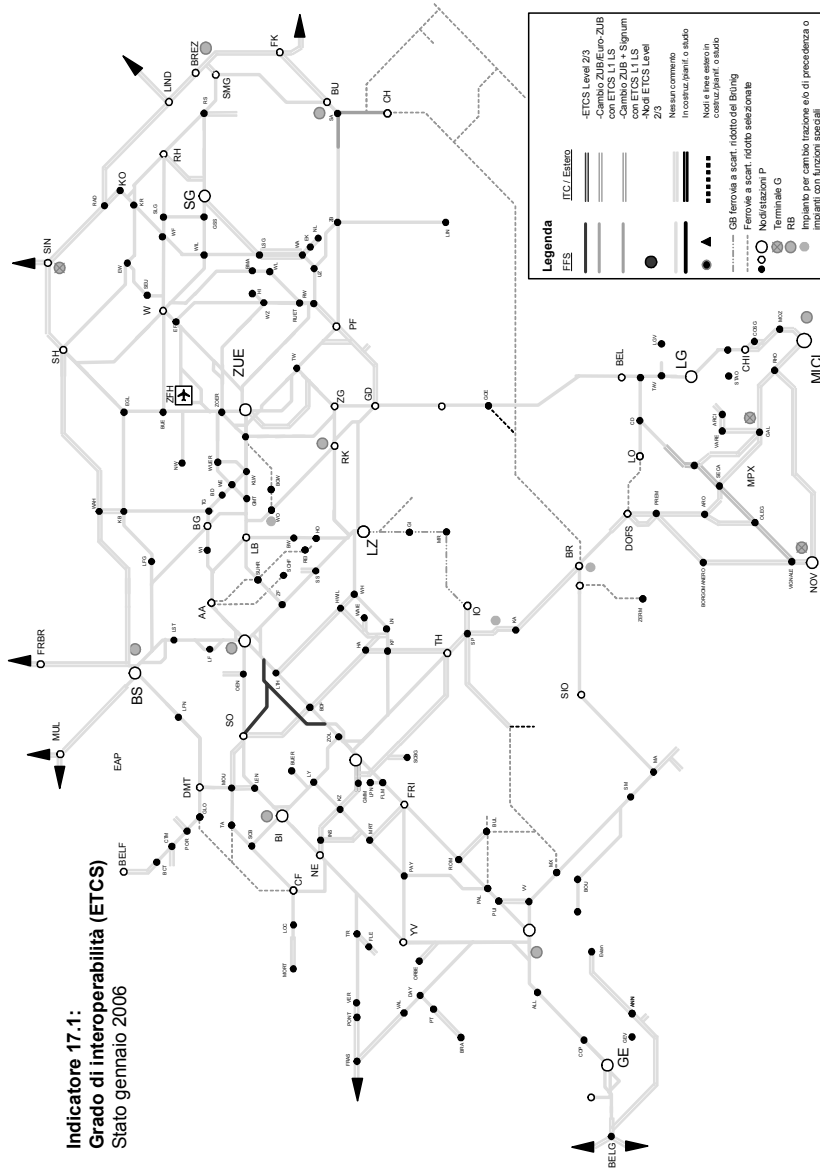
Indicatore 30: Conformità alle esigenze dei disabili

Nei tre anni scorsi i valori finali sono stati raggiunti. In particolare nel 2004 il rapporto fra il numero di stazioni conformi alle esigenze dei disabili e il numero complessivo di stazioni FFS, grazie alla messa in esercizio di nuove stazioni adatte alle persone con handicap e all'eliminazione di vecchie stazioni caratterizzate da marciapiedi bassi, è migliorato nettamente. L'ammodernamento di altri impianti, secondo le norme vigenti, continua nel 2006.

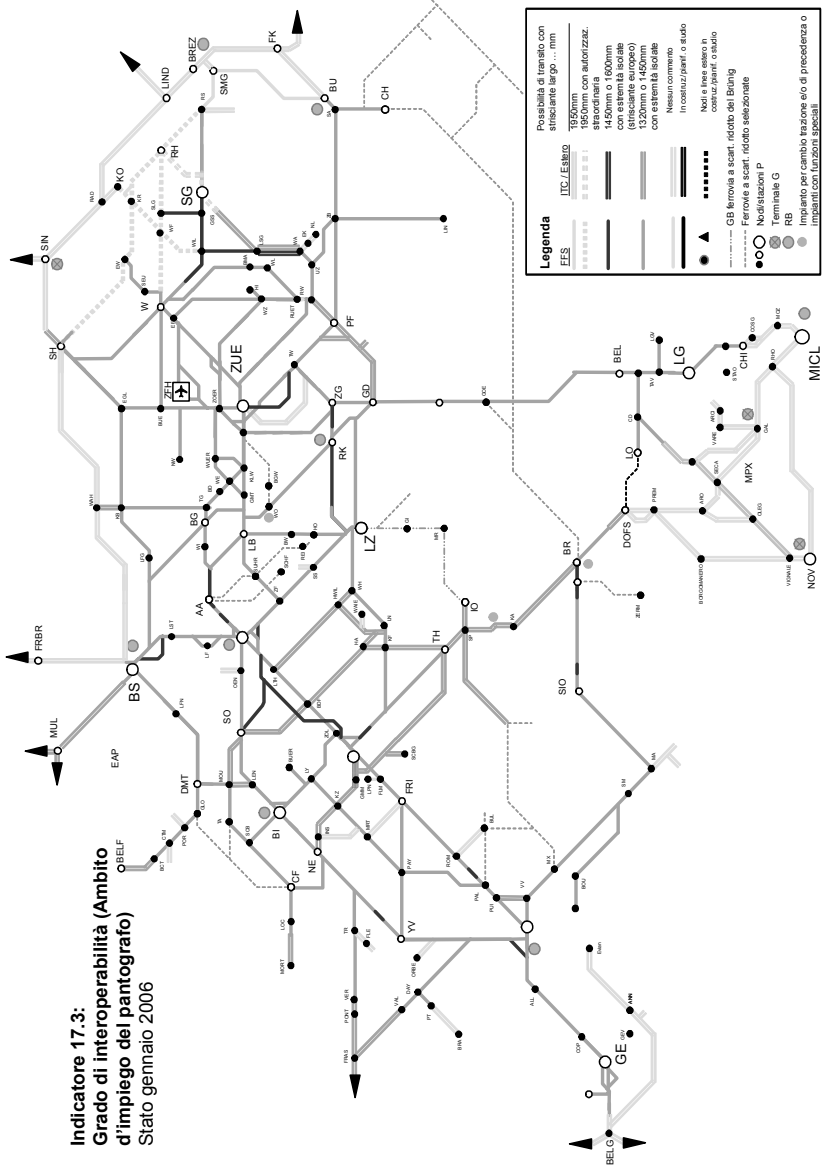
Anno	2003	2004	2005	2006
Valore finale in %	26 %	30 %	33 %	36 %
Valore effettivo in %	26.8 %	32.6 %	34.7 %	

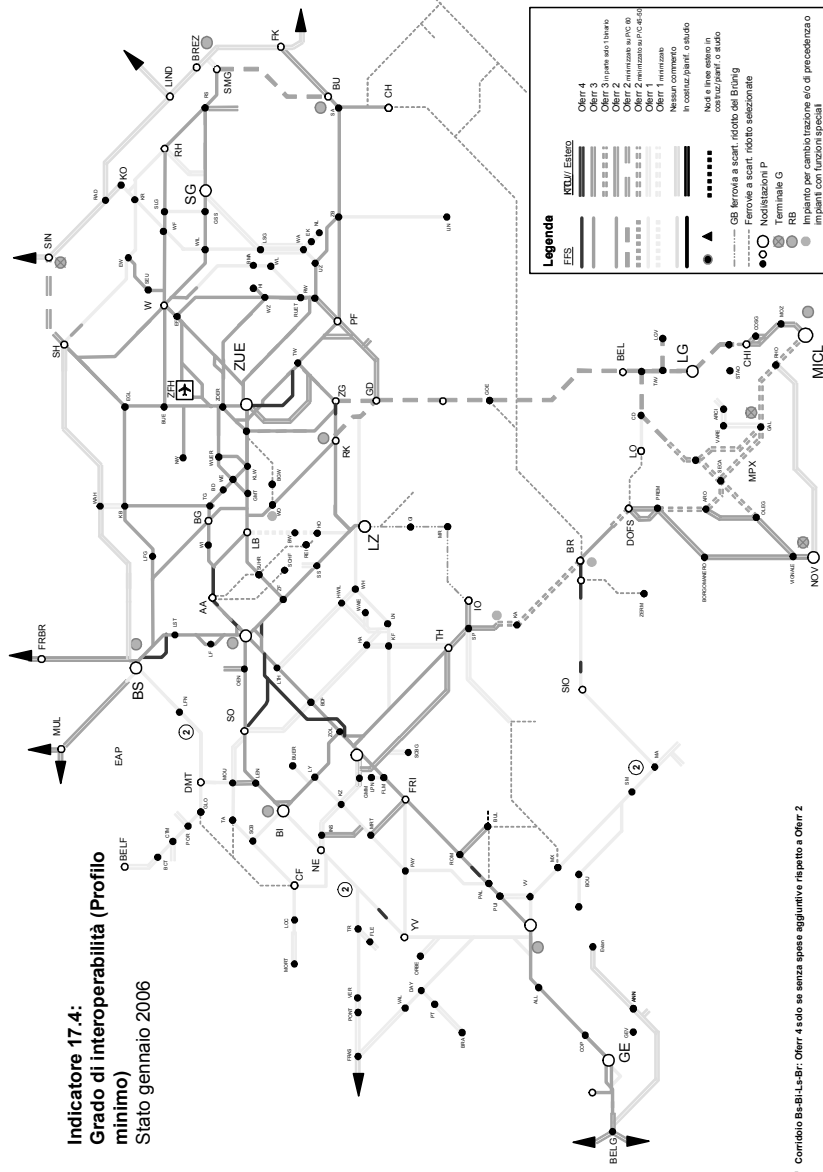


Indicatore 17.1:
Grado di interoperabilità (ETCS)
Stato gennaio 2006

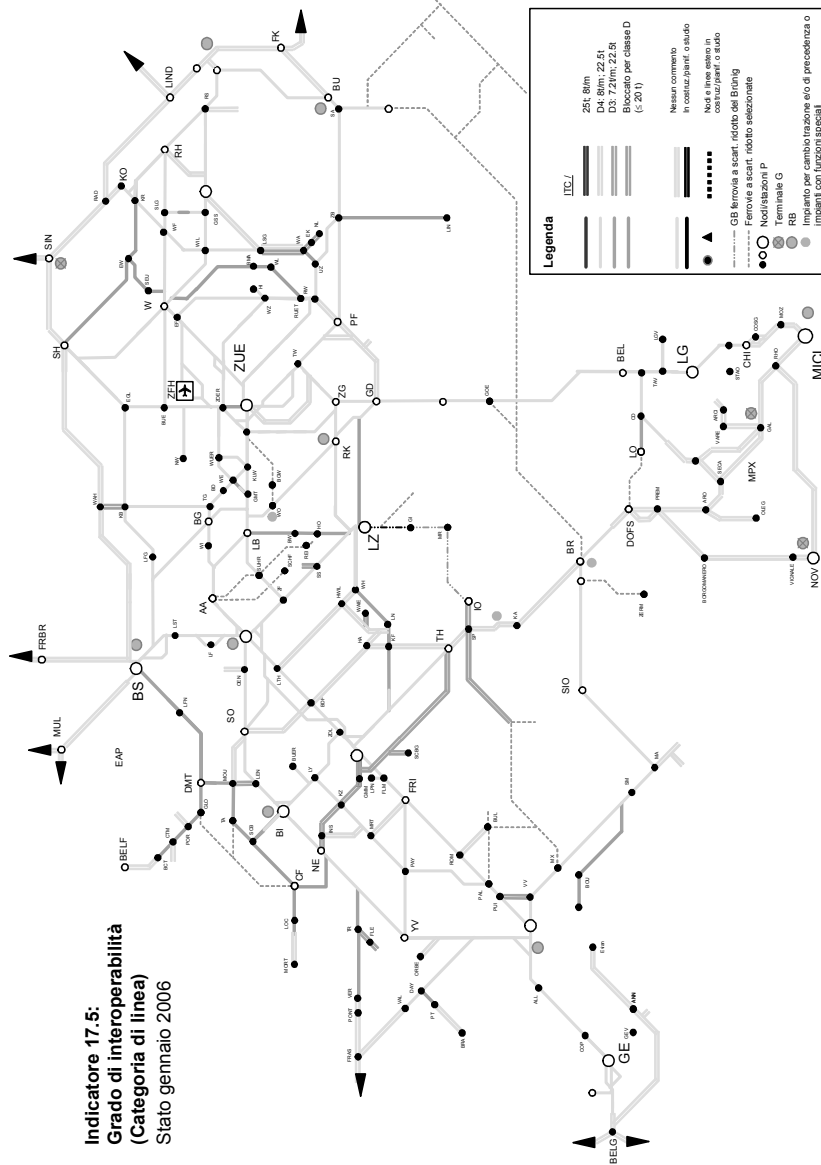


Indicatore 17.3:
Grado di interoperabilità (Ambito
d'impiego del pantografo)
Stato gennaio 2006





Indicatore 17.5:
Grado di interoperabilità
(Categoria di linea)
Stato gennaio 2006



Utilizzo delle risorse finanziarie per la manutenzione e il mantenimento della sostanza

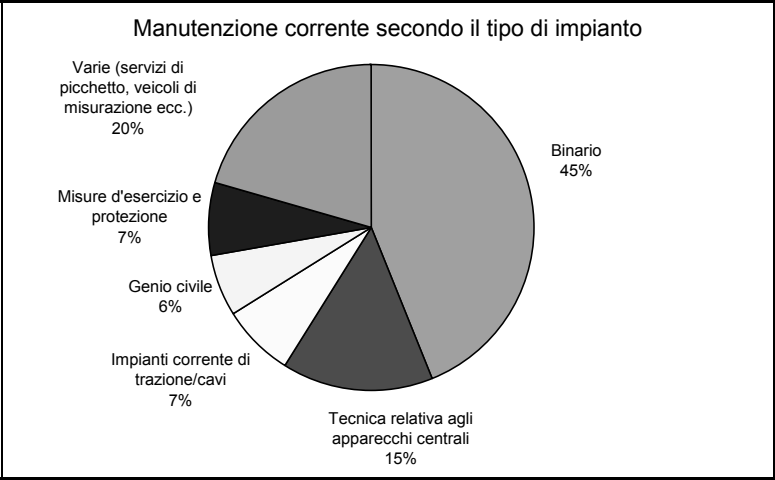
La prima priorità della convenzione sulle prestazioni è il mantenimento della funzionalità della rete FFS esistente. Nel messaggio relativo alla convenzione sulle prestazioni 2003–2006 è stato dato pertanto ampio spazio al programma di mantenimento e investimento. Lo stato della rete viene assicurato grazie alla manutenzione corrente (circa 360 mio. di fr. all'anno) e ai progetti di investimento per il mantenimento della sostanza (circa 800 mio. di fr. all'anno).

Manutenzione corrente



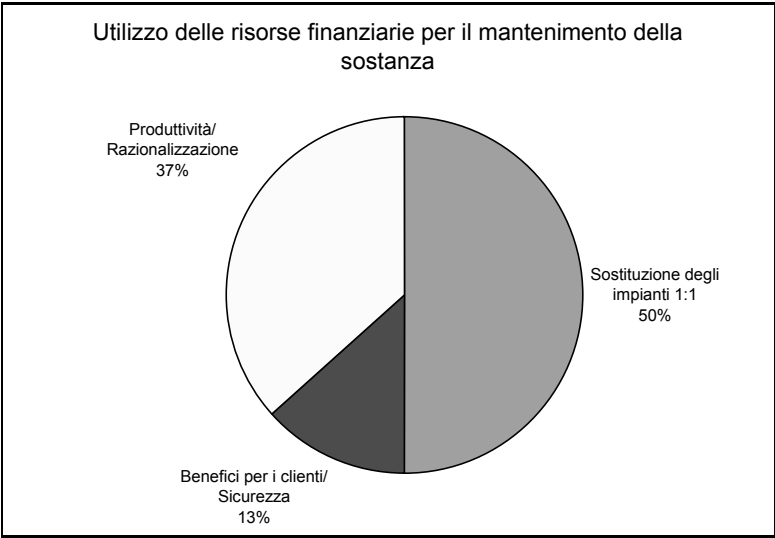
I lavori di manutenzione corrente comprendono la sorveglianza delle installazioni ferroviarie, in modo da scoprire per tempo i problemi di usura ed avviare preventivamente ai danni. La manutenzione corrente prevede inoltre i veri e propri lavori di manutenzione ordinaria e periodica, semplici e regolari interventi per conservare l'efficienza funzionale. La manutenzione straordinaria comprende interventi finalizzati al ripristino della sicurezza e dell'efficienza funzionale per una durata stabilita. Un'ulteriore componente della manutenzione corrente è l'eliminazione delle perturbazioni, che comporta misure urgenti non pianificabili per il ripristino della disponibilità e della sicurezza. La quota maggiore delle risorse finanziarie, pari al 52 per cento, riguarda la manutenzione periodica e ordinaria.

Il seguente grafico mostra la ripartizione dei lavori di manutenzione corrente tra i diversi tipi di impianti. La voce di spesa più consistente riguarda il binario.



Mantenimento della sostanza

Gli investimenti per il mantenimento della sostanza servono a sostituire e ammodernare gli impianti esistenti. La quota maggiore riguarda pertanto la sostituzione reale di questi impianti. I progetti per il mantenimento della sostanza sono legati per lo più a un intervento di ammodernamento e razionalizzazione. Ciascuno di questi progetti comprende inoltre provvedimenti miranti a incrementare i benefici per i clienti e migliorare la sicurezza.



Schema per il rapporto sul conseguimento degli obiettivi della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e le FFS per gli anni 2007–2010

1. Introduzione

2. Gestione FFS Infrastruttura

Menzione di eventi importanti, gestione in genere
 Mezzi utilizzati provenienti dal limite di spesa
 Utilizzo dei mezzi d'investimento, eventuali deviazioni
 Conto finanziario

3. Rapporto sugli indici definiti (quantitativo)

Sicurezza

Collisioni che hanno avuto ripercussioni sulla circolazione dei treni	Numero
Deragliamenti che hanno avuto ripercussioni sulla circolazione dei treni	Numero
Passaggi a livello non sorvegliati	Numero
Persone coinvolte in incidenti in relazione con l'accesso alla ferrovia	Numero

Garanzia delle prestazioni

Disponibilità della rete	%
Minuti di ritardo Infrastruttura	Numero min.
Minuti di ritardo Impianti di sicurezza	Numero min.

Sfruttamento ottimale della rete

Chilometri-tracciato (km-tr) venduti	Obiettivo: totale km-tr Situazione effettiva: km-tr dettagliati
Ricavo dai tracciati	Mio. fr.

Produttività

Produttività dell'esercizio	Fr./km-t
Produttività della manutenzione	Manutenzione per km-tonn. lorda
Produttività del rinnovamento della sovrastruttura della linea	Fr./km
Efficienza dei sussidi	Contributi d'esercizio/km-tr

4. Rapporto concernente altri obiettivi (qualitativo)

Strette nella rete	Cartina, spiegazioni
Sondaggi presso la clientela rilevante per l'impresa	Sondaggi annuali
ETCS	Rapporto 2008/2015
ETCS	Cartina, spiegazioni
GSMR	Cartina, spiegazioni
Investimenti di ampliamento	Rapporto sulla situazione attuale
Standard di costruzione	Rapporto sull'attività
Binario/ruota	Rapporto sull'attività
Conto delle tratte	Rapporto

5. Considerazioni finali

