02.026

Messaggio

concernente la convenzione sulle prestazioni fra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2003-2006, il limite di spesa per gli anni 2003-2006, un credito d'impegno per l'installazione sui veicoli ferroviari di un dispositivo di segnalamento in cabina di guida (ETCS) e il rapporto di gestione delle FFS relativo alla convenzione 1999-2002

dell'8 marzo 2002

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo per approvazione il rapporto di gestione delle FFS sulla convenzione 1999-2002 e tre disegni di decreto federale: il primo concerne la convenzione sulle prestazioni fra la Confederazione Svizzera e la società anonima delle Ferrovie federali svizzere FFS per il periodo 2003-2006, il secondo concerne il limite di spesa per l'infrastruttura della società anonima delle Ferrovie federali svizzere FFS per il periodo 2003-2006, il terzo concerne un credito d'impegno per l'installazione sui veicoli ferroviari di un dispositivo di segnalamento in cabina di guida (ETCS) e il.

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

8 marzo 2002 In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Kaspar Villiger
La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

La riforma delle ferrovie entrata in vigore il 1° gennaio 1999 ha comportato anche la revisione totale della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (FFS). Queste ultime, che precedentemente facevano parte dell'Amministrazione federale, con la nuova legge sono diventate una società anonima di diritto speciale iscritta nel registro di commercio. La Confederazione, unica proprietaria della società anonima FFS, conclude con essa una convenzione sulle prestazioni, nella quale vengono definiti di comune accordo gli obiettivi del quadriennio. Oltre a questa convenzione, le Camere federali sono invitate ad approvare anche il limite di spesa per lo stesso periodo.

Nella convenzione sulle prestazioni la Confederazione e le FFS si accordano sull'orientamento strategico, gli obiettivi e l'offerta di prestazioni dell'azienda nei settori dei trasporti e dell'infrastruttura. A scadenze regolari è pertanto prevista la presentazione di rendiconti inerenti al rispetto degli obiettivi fissati e del limite di spesa. La Confederazione rivestirà il ruolo di proprietario e quello di committente delle offerte di trasporto. In occasione della procedura di ordinazione sono stabilite le indennità e definite nel dettaglio le prestazioni di trasporto conformemente all'ordinanza sulle indennità. Il limite di spesa interessa perciò unicamente le prestazioni per il settore dell'infrastruttura, ossia l'indennizzo per i costi d'esercizio non coperti, il mantenimento della qualità e le necessità di base in materia di investimenti. Dopo l'approvazione della convenzione sulle prestazioni il Consiglio federale emanerà una strategia basata sul rapporto di proprietà.

La convenzione sulle prestazioni e il relativo limite di spesa hanno sostanzialmente dato prova di costituire strumenti fondamentali per l'attuazione degli obiettivi della politica federale dei trasporti nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie. Essa concede inoltre alle FFS spazio adeguato per le decisioni aziendali di tipo operativo. La convenzione sulle prestazioni attualmente in vigore è quindi stata sottoposta solo a poche modifiche. In particolare sono stati formulati più chiaramente gli obiettivi cui le FFS devono attenersi nell'ambito della politica dei trasporti e si è concretizzato con più precisione il mandato della Confederazione alle FFS nel settore dell'infrastruttura, presentandolo anche in forma cartografica. Inoltre si è provveduto ad ottimizzare il controlling dell'impiego dei mezzi disponibili grazie al limite di spesa, definendone in termini chiari forma e contenuto.

Il limite di spesa relativo alla convenzione sulle prestazioni 2003-2006 ammonta a 6025 milioni di franchi. In termini reali i costi non subiscono quindi variazioni rispetto al periodo 1999-2002. Gli investimenti sono chiaramente incentrati sul mantenimento della qualità. Nel limite del possibile si intende in particolare razionalizzare e migliorare la sicurezza e l'interoperabilità della rete delle FFS. A complemento di ciò sarà possibile effettuare solo modesti investimenti di sviluppo negli agglomerati e sull'asse nord-sud.

Messaggio

1 Parte generale

1.1 Situazione iniziale

Il 1° gennaio 1999 è entrata in vigore contemporaneamente alla riforma delle ferrovie la nuova legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS, RS *742.31*). Da allora nelle FFS[1] i settori dell'infrastruttura e di trasporti sono suddivisi organizzativamente e contabilmente in entità distinte. La convenzione sulle prestazioni conclusa fra Confederazione e le FFS e il relativo limite di spesa per il periodo 1999-2002 hanno comportato l'estensione del principio del committente, già in vigore dal 1° gennaio 1996 nei trasporti regionali, anche al settore dell'infrastruttura delle FFS. In questa prima convenzione la Confederazione e le FFS hanno fissato in comune gli obiettivi nei settori dei trasporti e dell'infrastruttura. Con il relativo limite di spesa per il settore dell'infrastruttura, esse si sono accordate sull'ammontare dei contributi per la copertura dei costi scoperti pianificati (costi d'esercizio e ammortamenti) e del fabbisogno di base per gli investimenti nell'infrastruttura del quadriennio 1999-2002. La convenzione e il limite di spesa hanno quindi assunto per la Confederazione il ruolo di importanti strumenti di gestione delle infrastrutture ferroviarie.

La presente convenzione per il periodo 2003-2006 ha quindi potuto basarsi sulle esperienze, in gran parte positive, accumulate durante l'applicazione della convenzione precedente (cfr. allegato 1 e n. 1.6). Anch'essa intende quindi fornire alle FFS un ampio quadro politico di riferimento per adempiere con successo il mandato aziendale che le è stato affidato. Parecchi elementi di questa convenzione saranno ulteriormente approfonditi facendo capo ad altri strumenti oppure sono già disciplinati tramite leggi e ordinanze. In questa convenzione ad esempio le concessioni, la sorveglianza e i grandi progetti finanziati tramite il fondo FTP vengono trattati solo marginalmente. Essa fa invece stato per l'elaborazione della strategia basata sul rapporto di proprietà che il Consiglio federale presenterà alle FFS dopo l'approvazione della presente convenzione. Gli obiettivi di questa strategia completeranno le disposizioni della convenzione e concretizzeranno gli obiettivi da raggiungere nei singoli settori relativi al trasporto di viaggiatori e di merci, all'infrastruttura e alle attività complementari. Essi preciseranno inoltre le aspettative della Confederazione relative agli obiettivi finanziari e del personale e in materia di cooperazioni e partecipazioni. La strategia basata sul rapporto di proprietà 2003-2006 sarà messa a punto definitivamente dopo il dibattito parlamentare sulla convenzione previsto per l'autunno 2002.

1.2 Obiettivo

La convenzione sulle prestazioni è uno strumento di conduzione che permette alla Confederazione di concedere alle FFS libertà d'azione in campo aziendale nel quadro di un'impostazione politica prestabilita. La chiara separazione di competenze fra Confederazione e FFS favorisce la rapidità e l'efficienza delle decisioni aziendali.

1 Per FFS s'intende qui sempre la società anonima delle FFS.

Il capitolo della convenzione relativo all'infrastruttura comprende anche le ordinazioni della Confederazione. In questo modo vengono indennizzati i costi dell'infrastruttura che non possono essere coperti con le tariffe d'utilizzazione (prezzi dei tracciati) e con gli introiti che derivano da attività accessorie e contemporaneamente vengono creati i presupposti per uno sviluppo della rete FFS efficiente e conforme ai bisogni del settore dei trasporti. Il limite di spesa, su cui il Parlamento è contemporaneamente chiamato a decidere, permette alla Confederazione di gestione a media scadenza delle spese relative a questo settore.

La convenzione ha una validità di quattro anni. Essa rispetta quindi i meccanismi della pianificazione finanziaria della Confederazione e conferisce inoltre alle FFS la sicurezza necessaria per attuare una pianificazione a media scadenza, soprattutto nel settore dell'infrastruttura.

1.3 Natura giuridica

La convenzione 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. Essi quindi non possono vantare nessuna pretesa giuridica attinente alla fornitura di determinate prestazioni nel settore dell'infrastruttura. In merito alla natura giuridica la convenzione va suddivisa in due ambiti distinti:

a. la definizione congiunta degli obiettivi da parte della Confederazione e delle FFS;

b. l'ordinazione di prestazioni nel settore dell'infrastruttura.

Definizione congiunta degli obiettivi

L'articolo 8 LFFS ad esempio prevede che il nostro Consiglio, d'intesa con le FFS e previa consultazione dei Cantoni, stabilisca gli obiettivi quadriennali in una convenzione sulle prestazioni.

Ordinazione di prestazioni

Sempreché alle FFS siano commissionate prestazioni d'infrastruttura, la terza sezione della convenzione costituisce un contratto di sussidio. Rileviamo la particolarità secondo la quale l'importo del sussidio figura sia nel contratto di sussidio, sia nel limite di spesa che le vostre Camere devono approvare con la convenzione sulle prestazioni.

Procedura per concludere la convenzione

I rappresentanti incaricati dal nostro Consiglio e dal Consiglio d'amministrazione delle FFS concordano un progetto di convenzione e di limite di spesa, che è poi messo in consultazione presso i Cantoni in maniera adeguata (p. es. mediante una conferenza di discussione). Il Consiglio d'amministrazione delle FFS e il nostro Consiglio esaminano quindi il progetto approvando infine la convenzione. Una volta approvata e giusta l'articolo 8 LFFS, vi sottoporremo per approvazione convenzione e limite di spesa nel quadro di un messaggio.

1.4 Contenuto e obiettivo

La convenzione sulle prestazioni salvaguarda gli interessi della Confederazione quale proprietaria e quale committente nei confronti della *società anonima con statuto giuridico particolare Ferrovie federali svizzere (FFS)* e definisce le prestazioni che devono essere fornite per quattro anni. I quattro punti principali che la caratterizzano sono così riassunti:

Principi dell'orientamento strategico della FFS SA

Insieme alle FFS stabiliamo gli obiettivi aziendali di massima a medio termine formulandoli separatamente per i settori dei trasporti e dell'infrastruttura. È essenziale orientare l'offerta verso le esigenze del mercato tenendo presente i servizi di base. Se vogliono imporsi nel mercato dei trasporti, le imprese ferroviarie devono incrementare notevolmente la loro produttività. Nell'orientamento strategico rivestono notevole importanza anche la sicurezza, la partecipazione e la cooperazione.

Offerta di prestazioni nel settore dei trasporti

Di regola, il settore dei trasporti deve chiudere i conti con un utile. Data questa premessa appare evidente che la Confederazione, insieme con i Cantoni, deve commissionare le prestazioni dei trasporti regionali e indennizzare i costi pianificati non coperti. Anche per il trasporto combinato sono previsti ordinazioni e indennizzi al di fuori della convenzione sulle prestazioni. L'ordinazione e l'indennizzo nel settore dei trasporti sono oggetto di convenzioni sull'offerta separate. Se le condizioni quadro del trasporto di merci peggiorano sensibilmente, possiamo effettuare ordinazioni eventualmente anche per il traffico dei carri singoli.

Mantenimento e sviluppo dell'infrastruttura

Le FFS devono provvedere alla manutenzione di una parte importante (60%) della rete ferroviaria svizzera e, con una gestione ottimale e un impiego del personale adeguato ai fabbisogni, incrementare la produttività. La Confederazione indennizzerà la differenza, dovuta al sistema di calcolo[2], fra i costi pianificati del settore dell'infrastruttura (esercizio e manutenzione) e il ricavo pianificato dalle tariffe d'utilizzazione. La Confederazione finanzia inoltre gli investimenti operati nel settore dell'infrastruttura. L'ordinazione di investimenti per il mantenimento e lo sviluppo della rete delle FFS crea le basi per la fornitura di prestazioni pubbliche. Solo chi dispone di un'infrastruttura efficiente può offrire alle imprese di trasporto la possibilità di gestire in modo economico l'incremento della domanda di trasporto. La disponibilità di infrastrutture ferroviarie di alta qualità è il presupposto necessario per riuscire a trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia per il trasporto sia di viaggiatori che di merci.

[2] Il prezzo di tracciato viene stabilito in base a costi marginali calcolati considerando l'intera rete svizzera e corrisponde ai costi d'esercizio e di manutenzione che comporterebbe la circolazione di un treno supplementare. In linea di principio questa impostazione non permette di coprire i costi globali (ammortamento degli investimenti compreso).

Conseguenze finanziarie per la Confederazione

Il limite di spesa, che deve essere votato dalle vostre Camere, indicherà le ripercussioni finanziarie delle prestazioni nel settore dell'infrastruttura. Fungerà innanzitutto da strumento di controllo della politica finanziaria.

Il finanziamento delle modifiche da apportare ai veicoli ferroviari delle FFS e delle ferrovie private in vista dell'introduzione del nuovo sistema di sicurezza ferroviaria ETCS[3] va deciso, secondo l'articolo 56 LFerr, tramite un credito d'impegno separato.

1.5 Controllo

La convenzione sulle prestazioni stabilisce non solo l'orientamento strategico descritto precedentemente e le ordinazioni, ma anche le modalità che l'azienda deve rispettare presentando alla Confederazione il resoconto sul raggiungimento degli obiettivi convenuti. Le FFS devono prevedere un sistema di controllo e di gestione adeguato alle dimensioni dell'azienda. In qualità di rappresentante del proprietario, pretendiamo dalle FFS di essere tenuti al corrente sullo sviluppo dell'azienda e sul raggiungimento degli obiettivi strategici stabiliti. Sia gli interessi a lungo termine del proprietario sia i considerevoli flussi finanziari verso le FFS definiti dalla convenzione sulle prestazioni e dal limite di spesa impongono un sistema di rapporti e di allarmi tempestivi a diversi livelli.

Il controlling della convenzione è disciplinato dall'articolo 18 ed è impostato soprattutto sul raggiungimento degli obiettivi e sull'uso dei finanziamenti concessi con il limite di spesa. Le FFS illustrano agli uffici federali competenti lo stato di attuazione della convenzione tramite rapporti semestrali impostati sul sistema di indicatori presentato nell'allegato 15. Il messaggio sulla prossima convenzione (2007-2010) sarà presentato al Parlamento corredato con il relativo rendiconto sulla convenzione 2003-2006.

Il controlling degli obiettivi strategici stabiliti dal Consiglio federale dopo l'approvazione della convenzione viene effettuato nel contesto del rendiconto che il Consiglio di amministrazione delle FFS presenta annualmente al nostro Collegio. Successivamente, nel corso dell'esame dei rapporti di gestione, il Parlamento può giudicare, in base al nostro rapporto relativo al conseguimento degli obiettivi strategici delle FFS SA, l'attività del Consiglio federale come proprietario delle FFS.

1.6 Conclusioni sull'esperienza con la convenzione 1999-2002

Il rendiconto delle FFS sulla convenzione 1999-2002 presentato nell'allegato 1 afferma, nei limiti di un'esperienza limitata a soli due anni, che la maggior parte degli obiettivi convenuti ha potuto o sta per essere raggiunta. In particolare è stata registrata un'evoluzione positiva della produttività. Nel 2000 l'incremento ha superato il 5 per cento ed è quindi risultato superiore al livello prestabilito. Questo risultato è stato certamente raggiunto anche grazie ad una buona pianificazione degli

3 ETCS: European Train Control System.

investimenti: gli investimenti necessari per la manutenzione degli impianti esistenti sono stati attuati provvedendo contemporaneamente, nel limite del possibile, a ridurre i costi d'esercizio. Ottimi risultati sono pure stati conseguiti nella puntualità e nella sicurezza del traffico. Una comparazione con i corrispondenti valori registrati di altri paesi indica che si tratta di un'evoluzione per niente scontata. Il rapporto indica chiaramente che le FFS ritengono molto positiva l'esperienza fatta con questo strumento introdotto per la prima volta nel 1998.

Dal punto di vista della Confederazione la convenzione sulle prestazioni conclusa con le FFS è diventata un pilastro fondamentale nella strategia di attuazione degli obiettivi della politica federale dei trasporti nel settore delle infrastrutture ferroviarie. Grazie al limite di spesa quadriennale, la convenzione ha in particolare conferito alle FFS e alla Confederazione maggiore sicurezza nell'ambito della pianificazione finanziaria. Viene inoltre valutata positivamente, in particolare rispetto alla situazione delle ferrovie private, anche la possibilità di ottimizzare il finanziamento con un approccio globale. Ad esempio risulta possibile gestire adeguatamente i costi d'esercizio scegliendo in modo appropriato il momento in cui procedere ad effettuare un investimento. I costi d'esercizio e gli investimenti possono essere gestiti parallelamente e l'assegnazione dei mezzi finanziari può essere attuata in modo flessibile nell'ambito del limite di spesa. Si può partire dal presupposto che in futuro il significato della convenzione quale strumento di gestione tenderà ulteriormente ad aumentare. In vista della seconda tappa della riforma delle ferrovie, che prevede l'armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie, si sta ad esempio esaminando anche la possibilità di concludere delle convenzioni sulle prestazioni anche con le ferrovie private.

Vista l'esperienza fondamentalmente positiva fatta con la convenzione 1999-2002, la presente convenzione per il periodo 2003-2006 la ripropone perfezionandola solo in alcuni punti. Alcune parti del testo sono state perfezionate o attualizzate e il contenuto è stato modificato con l'introduzione dei seguenti punti:

- formulazione chiara degli obiettivi che le FFS devono perseguire in materia di politica dei trasporti;
- concretizzazione dell'ordinazione di infrastrutture da parte della Confederazione: i parametri standard stabiliti per potenziamento di singole tratte delle FFS vengono raffigurati cartograficamente;
- ottimizzazione del controlling della convenzione: vengono stabilite esigenze di forma e di contenuto per la stesura dei rendiconti che le FFS presentano all'UFT e al Parlamento.

Queste novità sono spiegate con maggior precisione nel commento ai singoli articoli.

1.7 Consultazione dei Cantoni

Secondo l'articolo 8 capoverso 1 LFFS durante l'elaborazione della convenzione bisogna consultare i Cantoni. Una copia dell'avamprogetto di convenzione è stata trasmessa ai Cantoni a metà dicembre 2001. L'8 gennaio 2002 si è tenuta una conferenza di consultazione a cui hanno partecipato i delegati dei Cantoni scelti in modo rappresentativo dalla Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP).

I Cantoni hanno ritenuto importante che la convenzione sottolinei adeguatamente la responsabilità delle FFS per il buon funzionamento di un sistema dei trasporti pubblici strettamente interconnesso e esteso come quello svizzero. Essi sono però anche consapevoli che la convenzione concerne in primo luogo le infrastrutture e che essa quindi non comprende indicazioni di dettaglio relative ai trasporti regionali o su lunghe distanze. È stata formulato il suggerimento di definire con precisione nel messaggio i due ruoli distinti assunti dalla Confederazione in questo ambito (proprietario e committente) e le rispettive impostazioni (aziendale ed economica) che ne derivano. I Cantoni ritengono che la convenzione non dovrebbe soffocare eccessivamente la libertà d'azione delle FFS. Esse dovrebbero ancora godere dell'attuale ampio margine di manovra in campo operativo, mentre la Confederazione dovrebbe definire questo spazio fissandone chiaramente i limiti.

I Cantoni hanno apprezzato le nuove modalità di presentazione cartografica degli obiettivi nel settore dell'infrastruttura (per maggiori dettagli: commento all'art. 13). Essi riconoscono che, rispetto a una lista di progetti prefissati, la convenzione costituisce uno strumento decisamente più flessibile che permette una pianificazione aziendale ottimale. Per i Cantoni questa rappresentazione cartografica della rete sarebbe però all'origine di una certa insicurezza sui progetti di potenziamento che li toccano direttamente. In questo ambito le FFS sono chiamate ad assumere l'iniziativa di dialogare con i Cantoni e fornire quindi le informazioni richieste.

Le osservazioni dei Cantoni relative a singoli articoli vengono in gran parte trattate nel successivo commento alle singole disposizioni. Alcune modifiche puntuali sono state apportate direttamente sul disegno di convenzione.

2 Programma di mantenimento e di investimento per l'infrastruttura

2.1 Introduzione

«(Le FFS) mantengono l'infrastruttura ferroviaria in buono stato e l'adeguano alle esigenze dei trasporti e al livello raggiunto dalla tecnica». In questo modo l'articolo 3 capoverso 3 LFFS descrive il mandato affidato alle FFS in questo campo. La convenzione sulle prestazioni lo concretizza.

La funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie può essere mantenuta nel tempo solo con accurati ai lavori di manutenzione corrente e con investimenti mirati a sostituzione di impianti ormai vetusti. Di solito nel corso di queste attività di manutenzione della qualità non ci si limita a preservare unicamente la funzionalità originaria. Ogni investimento sostituivo comporta un esame dell'idoneità attuale e futura dell'impianto a soddisfare le aspettative degli utenti e l'esigenza di gestire razionalmente una rete sempre più sollecitata. Dove possibile, questi investimenti vengono completati da misure per la razionalizzazione dell'esercizio e/o per adeguare gli impianti al crescente carico di traffico. Contemporaneamente si cerca inoltre di cogliere l'occasione per migliorare la sicurezza e l'interoperabilità della rete.

Le FFS finanziano questi investimenti tramite il limite di spesa per l'infrastruttura (6025 milioni di franchi) e grazie ai contributi di terzi (stima per il periodo 2003-2006: 400 mio di fr.). Queste risorse finanziarie vengono ripartite nel seguente modo[4]:

- Manutenzione corrente circa 1200 milioni di franchi
- Investimenti per il mantenimento della qualità circa 4800 milioni di franchi
- Investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura circa 600 milioni di franchi.

Gli obiettivi dello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie sono stati concordati fra le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti e sono presentati nei piani in allegato. Le priorità d'impiego delle risorse finanziarie disponibili per gli investimenti sono quindi le seguenti:

1. Mantenimento della qualità e razionalizzazione
2. Perfezionamento della sicurezza
3. Incremento di capacità della rete attuale
4. Ulteriore sviluppo della rete (ad es. S-Bahnen).

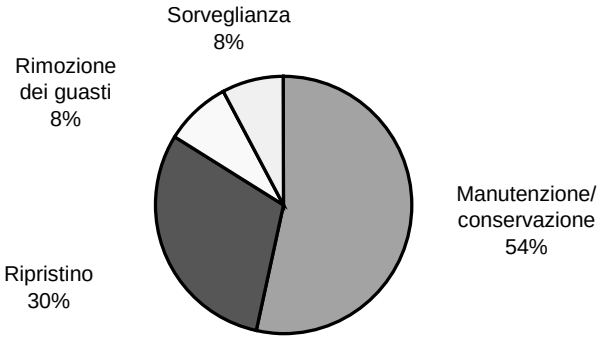
Prima di approfondire le attività d'investimento, ecco una sintesi della concezione delle FFS per la manutenzione dell'infrastruttura.

2.2 Manutenzione corrente

La manutenzione corrente comprende in particolare il controllo regolare dei binari per scoprire immediatamente eventuali tracce d'usura e gli interventi di manutenzione, di conservazione e di rimozione dei guasti agli impianti. I piccoli interventi vengono effettuati direttamente sul posto (ripristino). L'impiego delle risorse finanziarie, secondo la tipologia dei lavori di manutenzione corrente, è il seguente:

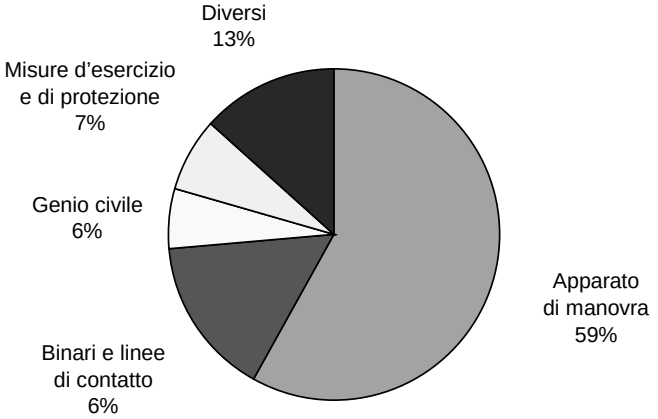
4 Dato che non risulta mai possibile realizzare tutti gli investimenti pianificati per un determinato periodo, il piano degli investimenti delle FFS eccede di regola l'importo effettivamente disponibile. Per il periodo 03-06 questa eccedenza ammonta a circa 600 milioni di franchi.

Ripartizione delle risorse per la manutenzione corrente



La suddivisione dei costi secondo il genere d'impianto mostra che i binari e le linee elettriche sono di gran lunga gli impianti più costosi quanto a manutenzione (ca. 180 milioni di franchi all'anno).

Manutenzione corrente ripartita secondo il genere d'impianto

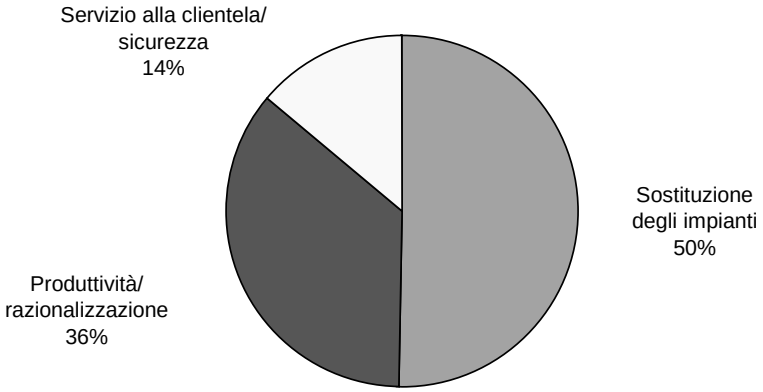


2.3 Mantenimento della qualità

Gli investimenti per il mantenimento della qualità vengono effettuati per sostituire e ammodernare gli impianti esistenti. L'importo di 45,8 miliardi di franchi stanziato per il periodo 2003-2006 permette di garantire la funzionalità di tutta l'infrastruttura delle FFS e quindi anche di conservarne il valore intrinseco.

Circa la metà degli investimenti serve a sostituire gli impianti già esistenti, poco più di un terzo viene impiegato per le misure di razionalizzazione/incremento della produttività e la quota rimanente per migliorare la sicurezza e il servizio alla clientela.

Ripartizione delle risorse per il mantenimento della qualità



Gran parte degli investimenti per il mantenimento della qualità comportano l'introduzione di nuove tecnologie che incrementano la produttività e la sicurezza. Assumono particolare importanza in questo ambito i progetti «Nuovo sistema ferroviario ETCS/GSM-R»[5] e «Rail Control Center (RCC)» (cfr. anche commento all'art. 12) poiché essi:

- riducono i costi d'esercizio;
- migliorano al qualità del prodotto (puntualità, informazione della clientela);
- incrementano notevolmente la capacità dei tracciati ferroviari e contemporaneamente
- migliorano la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

5 GSM-R: Global System for Mobil-Communication – Railways.

Si tratta quindi di progetti-chiave. In questo ambito nel periodo di validità della convenzione 03-06 saranno in particolare realizzati i seguenti progetti:

- installazione del sistema ETCS sul materiale rotabile (cfr. allegati 2 e 3);
- prime installazioni ETCS Level 2 al di fuori dei perimetri di Ferrovia 2000 e della NTFA;
- installazione dell'infrastruttura per le comunicazioni radio GSM-R (cfr. allegati 4 e 5);
- gestione automatizzata dell'esercizio a livello di apparati di manovra (progetto «XP 08»);
- integrazione sovraregionale del management della produzione (progetto «Rail Control Center, RCC»).

Nel periodo 2003-2006 in questo ambito gli investimenti previsti ammontano a circa 1,8 miliardi di franchi[6] (100 mio di fr. saranno a carico del fondo FTP).

Non tutte le aziende di trasporto beneficiano nella stessa misura delle installazioni supplementari necessarie sui veicoli (dispositivo di segnalamento in cabina di guida) per circolare sulle tratte equipaggiate con il sistema ETCS Level 2. Il traffico su lunghe distanze potrà circolare più velocemente sulle nuove tratte e quindi ridurre i tempi di percorrenza. Questo dispositivo (segnalazioni direttamente in cabina e non più solo lungo la tratta) non porterà invece nessun beneficio a chi circola con veicoli che non possono superare 160 km/h. Per l'installazione di questo dispositivo si è quindi dovuto impostare il finanziamento in modo differenziato[7].

I veicoli delle FFS destinati al traffico su lunghe distanze che traggono direttamente beneficio dal nuovo sistema (aumento della velocità) vengono finanziati attraverso il FTP Ferrovia 2000, 1ª tappa.

Per i veicoli delle FFS, FFS Cargo SA, BLS e di altre ferrovie private (complessivamente circa 500 veicoli fra mezzi di trazione e veicoli di comando) che vanno equipaggiati con il sistema ETCS e che però non possono viaggiare più velocemente, vanno elaborate modalità di finanziamento adeguate. La concorrenza vigente nel trasporto di merci impone la parità di trattamento delle aziende. Per questo motivo non è possibile procedere al finanziamento tramite il limite di spesa della convenzione (risulterebbe possibile finanziare solo le FFS).

6 I singoli elementi del progetto «Rinnovamento del sistema ferroviario» sono strettamente interdipendenti. Ad esempio per conseguire gli incrementi di capacità ottenibili con il sistema ETCS è necessario automatizzare l'apparato di manovra. Sulla nuova tratta si potrà viaggiare a 200 km/h solo se il macchinista può ricevere le informazioni non più tramite le segnalazioni poste lungo la tratta, ma direttamente sullo schermo installato nella cabina. In un certo senso si può dire che alcune infrastrutture fisse diventano «mobili». Questo dispositivo di segnalamento in cabina di guida, denominato anche ETCS Level 2, è imperniato sul nuovo sistema radio GSM-R che va quindi pure introdotto contemporaneamente. Il sistema ETCS Level 2 permette non solo di circolare più velocemente ma consente anche di incrementare notevolmente la capacità delle infrastrutture già esistenti. Questo sistema andrebbe installato al più presto sugli assi di transito del trasporto di merci poiché un incremento di capacità della rete complessiva può essere conseguito solo quando sugli assi prescelti le installazioni ETCS risultano complete.

7 In futuro sui veicoli nuovi il sistema ETCS dovrà essere installato già nel corso della fabbricazione. I costi supplementari per i veicoli già concepiti per questo sistema saranno notevolmente inferiori rispetto all'installazione successiva e non influiranno quindi in modo tangibile sul prezzo d'acquisto.

L'installazione del dispositivo sui convogli merci (e su altri convogli che non possono superare 160 km/h) è necessaria ma non comporta nessun beneficio. Essa va quindi finanziata tramite contributi a fondo perso e per questo viene richiesto un credito d'impegno separato in base all'articolo 56 della legge sulle ferrovie (cfr. n. 4.1 per le conseguenze finanziare di questo credito).

2.4 Investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura

Per il quadriennio di validità della presente convenzione i mezzi finanziari disponibili per l'estensione e il potenziamento di capacità della rete ammontano a 500 milioni di franchi. Comparativamente si tratta di un importo ridotto. I progetti di sviluppo importanti vengono realizzati in virtù di altri decreti (Ferrovia 2000, NTFA, allacciamento della Svizzera Orientale e Occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità) e finanziati tramite il fondo FTP. Essi mirano a incrementare in modo significativo la quota di mercato delle ferrovie nei confronti del traffico privato. I potenziamenti attuati nell'ambito della presente convenzione completano in modo puntuale le infrastrutture esistenti e mirano ad assorbire l'incremento del traffico. Sono previsti i seguenti interventi:

- potenziamento delle capacità per i trasporto di merci sull'asse nord-sud (in particolare binari di sorpasso);
- potenziamento delle capacità nel settore di Basilea (impianto multifunzionale Basel Bad Bf [quota FFS], allacciamento sud del Terminal di Weil [quota FFS], potenziamento delle capacità per il trasporto di merci nel settore Weil/Hafen/Bad RB/Bad RB, trasferimento del terminal merci di Wolf a Bad RB);
- ristrutturazione della stazione di Visp (parte scartamento normale);
- potenziamenti a favore del traffico viaggiatori regionale negli agglomerati[8]:
  - Zurigo: 3° completamento parziale della S-Bahn di Zurigo,
  - Berna: nuova fermata Bern-Wankdorf e migliorie alle infrastrutture esistenti,
  - Basilea: nuove fermate e migliorie alle fermate attuali della Regio-S-Bahn,
  - Zugo: contributo alla ferrovia urbana,
  - Ginevra: primi lavori per il collegamento La Praille - Eaux Vives.

La realizzazione di questi progetti dipende in parte ancora dalla disponibilità finanziaria dei Cantoni interessati.

8 Negli agglomerati sarà possibile realizzare altri interventi se le proposte contenute nel rapporto del gruppo di esperti «Finanziamento dei trasporti negli agglomerati» (che prevede di prelevare a questo scopo una tassa di 5 cts per ogni litro di benzina, il cosiddetto «Agglo-Fünfer»)potranno essere attuate già nel periodo 2003-2006.

3 Commento dei singoli articoli della convenzione sulle prestazioni per il periodo 2003-2006

3.1 Basi e principi

Art. 1 Basi giuridiche

Le basi giuridiche si trovano nell'articolo 8 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS; RS *742.31*), che prevede esplicitamente la conclusione di questa convenzione e nell'articolo 49 segg. della legge sulle ferrovie del 20 dicembre 1957 (LFerr; RS *742.101*). Queste leggi costituiscono la base giuridica delle indennità concordate per la gestione dell'infrastruttura.

Art. 2 Basi pianificatorie

Le ipotesi che stanno alla base della convenzione e del limite di spesa devono essere trasparenti in modo da costituire una base di confronto e da permettere di stabilire se gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti. La presente convenzione si basa sulle seguenti ipotesi relative all'evoluzione economica della Svizzera per il periodo 2003-2006:

	2001	2003	2004-2006
Evoluzione in termini percentuali rispetto all'anno precedente			
– prodotto interno lordo (in termini reali)	1,6	2,0	1,8
– consumi privati	1,0	1,5	1,5
– investimenti nell'edilizia	2,5	1,5	1,5
– esportazioni	0,9	4,8	4,5
– importazioni	0,8	4,8	4,5
– rincaro	1,1	1,3	1,5
Tassi d'interesse			
– reddito medio delle obbligazioni federali	3,4	3,8	4,0
Imposta sul valore aggiunto			
– aliquota fiscale per i trasporti pubblici	7,6	7,6	7,6
– riduzione forfetaria della deduzione dell'imposta preventiva (calcolata sulla somma delle sovvenzioni)	2,7	2,7	2,7
Corsi di cambio			
– EUR/CHF	1,50	1,50	1,55
– USD/CHF	1,70	1,65	1,65

Ulteriori ipotesi:
- prezzi dei tracciati secondo l'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS *742.122*) e le relative disposizioni esecutive del 7 giugno 1999 (DE-OARF; RS *742.122.4*);
- entrata in vigore degli accordi bilaterali con l'Unione europea;
- prima tappa di Ferrovia 2000 in esercizio a partire dal cambiamento d'orario del 2004.

Art. 3 Sicurezza

Le FFS si impegnano a gestire la sicurezza in termini globali. Le indicazioni a questo proposito sono fornite da standard ampiamente riconosciuti, motivo per cui non è necessario un ulteriore approfondimento. Le FFS dovranno poter salvaguardare anche in futuro il loro alto livello di sicurezza. A dipendenza dall'evoluzione dei potenziali rischi e della tecnologia e considerando pure le circostanze aziendali ed economiche ciò può comportare sia l'adozione di ulteriori misure che la loro soppressione.

Art. 4 Grandi progetti

I grandi progetti NTFA, Ferrovia 2000, raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità e risanamento fonico non sono oggetto della presente convenzione e vengono finanziati e realizzati conformemente ai relativi decreti federali.

Art. 5 Partecipazioni e cooperazioni

L'articolo 3 capoverso 2 LFFS statuisce esplicitamente che le FFS possono costituire o assumere una partecipazione a determinate società e che possono anche collaborare con terzi in altro modo. La presente convenzione stabilisce che le partecipazioni e le collaborazioni non devono essere in contrasto con gli obiettivi della politica federale dei trasporti e vanno gestite accuratamente.

Art. 6 Obiettivi relativi alla politica dei trasporti

La politica svizzera dei trasporti è improntata alla sostenibilità. Questo principio tradotto in pratica sollecita all'impegno per aumentare la quota dei trasporti su rotaia. In questo campo le FFS costituiscono la maggiore azienda svizzera e questo obiettivo le concerne in modo particolare.

Nel settore del traffico viaggiatori la presente convenzione chiede alle FFS di contribuire in modo determinante a incrementare la quota di mercato dei trasporti pubblici.

Per il trasporto di merci attraverso le Alpi le FFS offrono un servizio qualitativamente sempre migliore e contribuiscono quindi in modo determinante a rispettare il mandato costituzionale che in questo ambito impone il trasferimento su rotaia. Nel settore dei vagoni a pieno carico le FFS perseguono l'obiettivo della piena autonomia economica.

L'infrastruttura delle FFS va sottoposta a manutenzione regolare e adattata all'evoluzione della tecnica. La validità delle infrastrutture può essere misurata anche in base alla capacità di realizzare i progetti di sviluppo rispettando i termini e i costi previsti. Il settore dell'infrastruttura si impegna a ottimizzare la pianificazione dei tracciati in modo da permettere anche ad altre imprese di trasporto di perseguire l'obiettivo del trasferimento su rotaia del traffico viaggiatori e di merci. I tracciati vanno assegnati escludendo qualsiasi discriminazione.

Art. 7 Principi relativi alla fornitura di prestazioni

Tutta l'attività aziendale delle FFS deve essere improntata a soddisfare i bisogni di mercato. Le FFS non si preoccupano però unicamente di offrire adeguate prestazioni alla propria clientela ma, nel limite delle loro possibilità economiche, considerano anche il sistema complessivo dei trasporti pubblici e quindi anche le prestazioni offerte da altre aziende di trasporto.

La Confederazione crea le condizioni quadro necessarie all'instaurazione di una concorrenza leale e concede alle FFS un margine di manovra sufficiente per decidere tempestivamente in campo operativo.

La situazione attuale non permette di coprire i costi in ogni settore d'attività. Le prestazioni richieste dalla politica dei trasporti vanno pianificate, ordinate e indennizzate in base alla legge sulle ferrovie (o eventualmente la legge sul trasporto pubblico). Per i trasporti regionali l'offerta viene concordata tramite convenzioni fra Confederazione, Cantoni e aziende di trasporto (art. 49 cpv. 1 LFerr). Nel settore del traffico combinato di importanza nazionale la Confederazione conclude una convenzione con le aziende di trasporto (art. 49 cpv. 3 LFerr). Anche l'infrastruttura gestita dalle FFS costituisce un'offerta considerata di importanza nazionale che viene disciplinata dalla presente convenzione negli articoli 11-17. Il trasporto di viaggiatori su lunghe distanze non è per contro oggetto di nessuna ordinazione. Considerando i prezzi dei tracciati stabiliti dall'Ufficio federale dei trasporti la rete adibita ai trasporti su lunghe distanze dovrebbe riuscire in complesso a risultare economicamente redditizia.

3.2 Offerta di prestazioni nel settore dei trasporti

Art. 8 Orientamento strategico del traffico viaggiatori

L'offerta del traffico viaggiatori si basa sui progetti NTFA, Ferrovia 2000, raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità. La Confederazione chiede alle FFS di continuare a coordinare, in collaborazione con le altre imprese di trasporto e con la Confederazione, lo sviluppo a livello nazionale di un'offerta integrata di trasporti pubblici (in particolare nell'elaborazione dell'orario). In quest'ambito va preservato l'alto livello qualitativo già raggiunto e nei limiti delle possibilità economiche esso dovrebbe anche essere ulteriormente sviluppato. In particolare va perfezionata l'integrazione dei trasporti regionali e locali (agglomerati compresi) nel sistema complessivo che sostanzialmente poggia sui trasporti su lunghe distanze.

La concessione per il trasporto su lunghe distanze del 25 febbraio 2000 stabilisce in dettaglio le prestazioni che le FFS devono fornire nel settore del traffico viaggiatori regolare. La validità della concessione si estende in genere fino al cambiamento d'orario del 2007. Per alcune tratte idonee all'impiego di IC pendolini (Ginevra/Losanna - Bienne - Basilea/Zurigo - San Gallo) la concessione è valida fino al cambiamento d'orario 2019. Per il periodo di validità delle concessioni le disposizioni vigenti non permettono che la gestione delle linee in questione possa essere appaltata ad altre imprese di trasporto svizzere o estere contro la volontà delle FFS.

La seguente illustrazione raffigura le linee su cui le FFS devono circolare con orario cadenzato ogni ora o due ore. Rispetto all'offerta in vigore dal 1° gennaio 1999, il

cambiamento d'orario del 2004 prevede l'aggiunta dei seguenti collegamenti: la nuova tratta Mattstetten - Rothrist (Zurigo - Berna), la diramazione verso Soletta (Zurigo - Bienne) e la curva di raccordo Rothrist - Zofingen (Berna - Lucerna).

Offerta delle FFS nel traffico nazionale su lunghe distanze

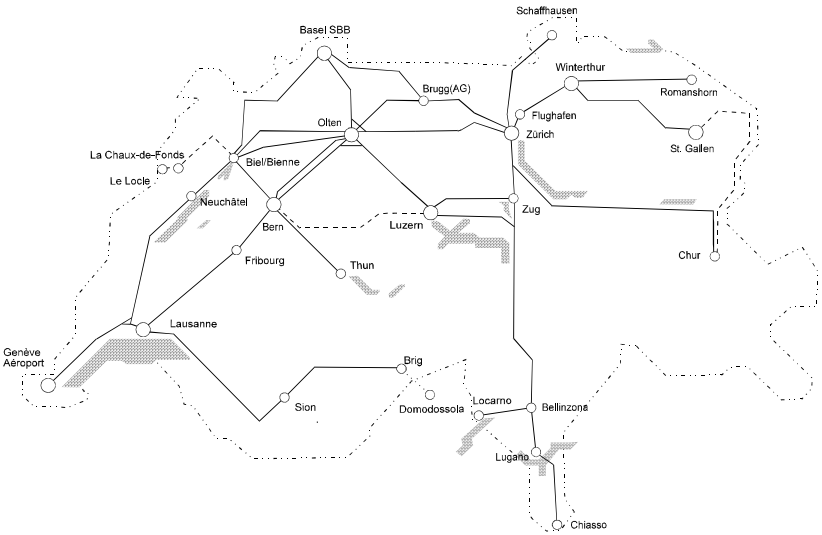
(Base: concessione del 25 febbraio 2000 rilasciata alle FFS per il traffico su lunghe distanze)

Legenda:

——— cadenza oraria come minimo

-------- cadenza oraria con partecipazione finanziaria dei Cantoni

..... cadenza ogni due ore



Secondo l'articolo 9*a* LFerr e l'articolo 12 OARF nell'attribuzione del tracciato va data la massima priorità innanzitutto al traffico sistematico. La Confederazione continua a garantire un'offerta di trasporto pubblico ramificata su tutto il territorio nazionale grazie alle disposizioni della concessione rilasciata alle FFS per il traffico su lunghe distanze che stabiliscono l'offerta minima da predisporre sulle tratte e alle fermate. Nel contempo esse decretano la proibizione del traffico parallelo e di altre situazioni di concorrenza economicamente dannosa. La concessione impone però alle FFS di coprire i costi delle prestazioni menzionate attenendosi ai prezzi dei tracciati stabiliti dall'Ufficio federale dei trasporti, senza quindi ricorre al finanziamento pubblico.

L'offerta del traffico regionale viaggiatori è disciplinata dalla legge sulle ferrovie. In questo ambito le FFS lavorano a stretto contatto coi Cantoni.

Nel settore del traffico internazionale le FFS devono rafforzare la loro posizione di mercato facendo capo alle potenzialità redditizie non ancora adeguatamente sfruttate.

Art. 9 Orientamento strategico nel trasporto di merci

Grazie all'attività della consorella FFS Cargo SA le FFS offrono un importante contributo a favore del trasferimento su rotaia del trasporto di merci attraverso le Alpi. La FFS Cargo SA cerca di affrontare attivamente la crescita in atto in Europa nel trasporto di merci rafforzando la propria attività principale in particolare nel traffico nord-sud e inserendosi anche in altri settori d'attività. In questo ambito essa è attiva sul mercato liberalizzato che prevede il libero accesso e sviluppa collaborazioni mirate con altri operatori. Quale esempio si più citare la collaborazione con la Häfen und Güterverkehr Köln SA di grande interesse in particolare per il trasporto di merci dai porti del Mare del Nord e dalla regione della Ruhr verso e attraverso la Svizzera. La FFS Cargo SA continua a mantenere le proprie posizioni negli spazi di mercato che già occupa e a conquistarne altri grazie ad un marketing attivo in svariati settori, al perfezionamento della qualità e all'incremento della produttività. La collaborazione pragmatica con le Ferrovie statali italiane FS costituisce in questo ambito un iniziativa interessante che mira a perfezionare progressivamente la gestione dei trasporti da e per il Norditalia.

Per il momento in Svizzera solo le FFS offrono prestazioni nel traffico dei carri singoli e costituiscono quindi un partner potenziale per le ferrovie estere. Nelle circostanze odierne e in base all'attuale processo di produzione sembra improbabile che in Svizzera possano coesistere in questo settore due o più sistemi di gestione in competizione tra loro, effettivamente funzionanti e in grado di coprire i propri costi. Per questo motivo le FFS assumono il ruolo di fornitore unico sull'intero territorio e se del caso cercano di collaborare con le altre imprese ferroviarie. Nel caso in cui l'evoluzione del mercato non permettesse più alle FFS di offrire l'attuale livello di prestazioni, esse avrebbero la possibilità di inoltrare al Consiglio federale un'offerta per il mantenimento di questo standard. Le misure proposte vanno discusse nelle conferenze regionali con i Cantoni interessati qualora le FFS intendano abbandonare determinate zone o linee complete, compresi i relativi binari di collegamento. In seguito le autorità politiche competenti devono potersi esprimere sull'opportunità di intervenire con un'ordinazione. Le FFS dovrebbero presentare il più presto possibile le opzioni d'intervento alle conferenze regionali facendo così in modo che le decisioni vengano prese in tempi ragionevoli.

Art. 10 Obiettivo del settore dei trasporti

Nel settore dei trasporti le FFS devono lavorare in modo economicamente redditizio. Quindi la somma degli introiti dalle prestazioni di trasporto e delle indennità ricevute deve superare gli oneri globali, compresi i prezzi dei tracciati. In questo modo si cerca di evitare che l'indebitamento delle FFS tenda nuovamente ad aumentare. In questo ambito la Confederazione gioca un ruolo fondamentale poiché ha la facoltà di stabilire l'ammontare delle indennità per le ordinazioni di trasporto, il prezzo di tracciato per i trasporti che sottostanno a concessione e le condizioni quadro che disciplinano l'accesso alla rete ferroviaria. Il prezzo di tracciato costituisce un parametro fondamentale poiché è determinante sia per il risultato d'esercizio che per il volume dell'offerta di trasporto in circolazione. Anche dal punto di vista delle FFS è quindi molto importante che anche in futuro il prezzo di tracciato venga fissato in

modo da garantire perlomeno che gli investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi strategici possano essere effettuati facendo capo alle risorse finanziarie capitalizzate in modo autonomo nel settore dei trasporti.

L'articolo 20 capoverso 3 LFFS stabilisce che i prestiti per investimenti nel settore dei trasporti e in altri settori commerciali sono concessi con interessi e vanno rimborsati. Essi vengono quindi concessi alle condizioni di mercato. Con la presente convenzione il limite di indebitamento nei confronti di terzi viene portato da 200 milioni di franchi all'anno in media (100 mio ciascuno per i settori trasporti e infrastruttura) a 300 milioni. Gli imminenti investimenti necessari per il rinnovo del materiale rotabile della Divisione traffico viaggiatori e di FFS Cargo richiedono maggiore flessibilità in questo campo. Se in una determinata circostanza per le FFS dovesse risultare più conveniente procacciarsi risorse finanziarie per investimenti presso terzi (ad esempio nel contesto di operazioni leasing), esse possono accettare la relativa offerta (secondo l'art. 20 cpv. 3 LFFS) d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze.

3.3 Ordinazione di prestazioni nell'infrastruttura

Art. 11 Principio

L'articolo 49 capoverso 3 LFerr stabilisce che la Confederazione deve finanziare in modo autonomo le offerte d'importanza nazionale. Nel messaggio concernente la revisione delle legge sulle ferrovie (FF *1994* I 441) le infrastrutture ferroviarie vengono definite esplicitamente offerte di trasporto. Secondo l'articolo 50 capoverso 1 lettera c LFerr le infrastrutture ferroviarie costituiscono una categoria d'offerta a sé stante che va ordinata separatamente. Perciò dopo l'entrata in vigore della LFerr riveduta la Confederazione ha già indennizzato autonomamente i costi pianificati non coperti delle tratte BLS Thun - Briga/Interlaken Est e Moutier - Legnau. La convenzione sulle prestazioni 1999-2002 ha esteso questo principio all'insieme dell'infrastruttura delle FFS.

Nel messaggio sulla convenzione 1999-2002 si era già affermato che la rete delle FFS può essere suddivisa in tratte d'importanza nazionale e tratte d'importanza regionale. L'opportunità di questa distinzione viene esaminata nell'ambito dell'armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie prevista nelle prossime tappe della riforma delle ferrovie. Attualmente si può stimare che questa suddivisone non potrà essere realizzata prima del 1° gennaio 2005[9]. Fino a quel momento tutte le infrastrutture delle FFS vanno considerate d'importanza nazionale e vengono quindi in linea di principio finanziate, come finora, unicamente dalla Confederazione in applicazione dell'articolo 49 capoverso 3 LFerr.

Come detto, solo per le infrastrutture l'ordinazione dell'offerta viene integrata nella convenzione sulle prestazioni e comprende l'esercizio, il mantenimento della qualità e gli investimenti. Le prestazioni di trasporto, ad esempio quelle regionali o del trasporto combinato vengono ordinate tramite convenzioni separate sull'offerta.

L'allegato 14 raffigura le tratte e le stazioni di smistamento delle FFS in esercizio tutto l'anno 24 ore su 24.

9 Per le conseguenze sulla convezione vedi commento all'articolo 19.

Art. 12 Volume e stato dell'infrastruttura

La Confederazione assegna alle FFS le risorse finanziarie previste dal limite di spesa e in cambio esige che le infrastrutture ferroviarie vengono curate e sviluppate in modo confacente alle attuali esigenze di mercato e a quelle previste per il futuro. Tutti gli impianti vanno curati in modo da garantire un traffico sicuro, puntuale e senza guasti. Le risorse finanziarie a disposizione per gli investimenti vanno utilizzate conformemente alle indicazione esposte nel numero 2 e devono quindi servire al mantenimento della qualità e del valore e ad adeguare gli impianti all'evoluzione della tecnica e del mercato. Fondamentale rimane il miglioramento dell'interoperabilità fra le diverse reti. Le FFS sono tenute a promuoverla nei loro progetti di rinnovamento e di sviluppo.

Come detto, con l'ordinazione delle relative infrastrutture la convenzione 2003-2006 concretizza ora più chiaramente i principi della politica dei trasporti della Confederazione. Infatti la nuova convenzione stabilisce esigenze minime e parametri standard per il potenziamento validi per tutte le tratte delle FFS e raffigurati negli allegati da 1 a 5. Queste esigenze si basano sulle ipotesi di sviluppo a lunga scadenza della rete ferroviaria svizzera (prospettive 2020) elaborate nell'ambito del piano settoriale delle linee ferroviarie. Gli obiettivi stabiliti per il 2006 costituiscono quindi solo un primo passo verso la concretizzazione di queste linee di sviluppo a lunga scadenza. Vengono presi in considerazione i seguenti settori: tecnica di sicurezza (ETCS), tecnica della comunicazione (GSM-R), sagoma di spazio libero, carico assiale, sagoma del pantografo.

Tecnica di sicurezza (cfr. allegati 2-3)

La convenzione sulle prestazioni 2003-2006 dovrebbe comportare un primo importante passo per il processo di sostituzione degli attuali dispositivi di sicurezza Signum e ZUB con quello standardizzato a livello europeo denominato European Train Control System (ETCS). Si prevede di introdurre il sistema ETCS su tutta la rete delle FFS entro il 2020. Con l'inaugurazione della nuova tratta Mattstetten - Rothrist, ETCS Level 2 (cioè con dispositivo di segnalamento in cabina di guida) sarà disponibile su una tratta cardine della rete. Per poter mettere a profitto adeguatamente il potenziale incremento di capacità che offre, ETCS Level 2 andrebbe introdotto nella misura del possibile lungo tutto l'asse di transito Basilea - Domodossola (d'intesa con la BLS) entro il 2006 o 2007 (apertura della galleria di base del Lötschberg). Alcune modifiche da apportare sull'intera linea permetteranno poi di rinunciare presto all'installazione del dispositivo ZUB sui nuovi veicoli. Presupposto importante – e costoso – di questa operazione è l'automazione dell'apparato di manovra (cfr. n. 2.3) e l'installazione di cosiddetti Rail-Control-Center (RCC).

Tecnica della comunicazione (cfr. allegati 4-5)

La necessità di sostituire il più presto possibile gli svariati sistemi radio attualmente impiegati in ferrovia deriva da un lato dalle esigenze tecnologiche poste dalla nuova tecnica di sicurezza (ETCS Level 2). La trasmissione delle informazioni di servizio e di sicurezza all'interno delle cabine di guida può essere realizzata solo con l'impiego del sistema radio GSM-R (Global System for Mobilcommunication - Railways), pure standardizzato a livello europeo. Nelle prospettive per il 2020 questo sistema dovrebbe essere installato su tutta la rete ferroviaria svizzera (comprese le ferrovie a scartamento ridotto), mentre entro il 2006 si prevede di poter completare l'installazione sugli assi principali nord-sud ed est-ovest (complessivamente ca. 1000

antenne radio). D'altro canto, oggi la disponibilità di apparecchi e di componenti per i sistemi radio analogici si fa vieppiù precaria. Inoltre anche i mutamenti nella pianificazione delle frequenze operati dall'UFCOM costituiscono un ulteriore stimolo verso questa transizione.

Sagoma di spazio libero (cfr. allegati 6-7)

Di regola gli adattamenti della sagoma di spazio libero sono molto costosi. Perciò la convenzione 2003-2006 non comprende misure che riguardano esclusivamente questo genere di interventi. La sagoma viene piuttosto modificata e adattata alle norme concordate a lunga scadenza nel corso di lavori di mantenimento della qualità e di rinnovo e nelle nuove costruzioni. Entro il 2020 i maggiori assi del traffico di merci dovrebbero essere interamente adattati al profilo EBV 4. Per le tratte con intenso traffico viaggiatori il profilo EBV 2 dovrebbe essere adottato come standard (profilo minimo per i vagoni a due piani).

Sagoma del pantografo (cfr. allegati 8-9)

La problematica della sagoma di spazio libero comprende anche l'aspetto particolare della sagoma dei pantografi. Si tratta di un parametro che determina se la linea e in particolare i tratti in galleria siano percorribili con locomotive dotate di pantografi di larghezza diversa. Come nel caso della sagoma di spazio libero, anche qui non si intende adattare velocemente tutta la linea al profilo dei pantografi più voluminosi (standard delle DB e delle ÖBB). Le esigenze formulate per il 2006 si limitano garantire che perlomeno non vengano operati adattamenti in senso contrario (ad es. riduzioni del profilo) rispetto agli obiettivi perseguiti a lunga scadenza (tratte principali percorribili con il cosiddetto archetto europeo [1600 mm al posto degli attuali 1450 mm]). Inoltre per migliorare l'interoperabilità della rete andrebbe esaminata seriamente l'opportunità di adattare la linea al profilo DB/ÖBB nelle zone a ridosso del confine con l'Austria e la Germania (in particolare sulle tratte che in futuro potrebbero essere integrate nella S-Bahn).

Carico assiale (cfr. allegati 10-11)

La questione del carico assiale va ricondotta innanzitutto alla possibilità che in futuro lo standard europeo venga portato a 25 tonnellate e che quindi si rendano necessari interventi corrispondenti lungo uno degli assi di transito. Fino al 2006 in quest'ambito non sono però previste misure specifiche. Inoltre con l'indicazione degli obiettivi per il 2006 si intende evitare che vengano effettuati disinvestimenti riconducendo la tratta a una classe inferiore per ridurre i costi di manutenzione.

Nei piani di rete allegati vengono indicati, oltre alla situazione prevista per il 2006, anche le caratteristiche attuali della rete ferroviaria a scartamento normale in Svizzera e di alcune tratte estere situate nelle regioni di frontiera. La presente convenzione e il relativo limite di spesa riguardano però solo la rete delle FFS. Le indicazioni sulle tratte gestite da ferrovie private e quelle estere sono però importanti in particolare per la determinazione delle linee di sviluppo della rete FFS.

La rappresentazione cartografica tramite piani di rete presenta il vantaggio, rispetto a una lista di progetti, di offrire una panoramica interessante anche, ad esempio, per potenziali utenti dei tracciati che desiderano sapere quale sarà lo standard futuro in materia di sicurezza. Le indicazioni sulla sagoma di spazio libero e sulla classe delle tratte possono invece risultare interessanti per gli operatori attivi nel trasporto di

merci. Solo le FFS hanno però la competenza di decidere di dare il via alla realizzazione dei progetti contenuti nei piani. Una pianificazione ottimizzata contribuisce a rendere più efficiente l'uso delle risorse disponibili per gli investimenti.

Evidentemente il piano degli investimenti a media scadenza delle FFS prevede ancora tutta una serie di (ca. 4000) interventi separati. Questo strumento di pianificazione non va però considerato in modo statico poiché viene costantemente aggiornato in un processo di pianificazione continua. La pianificazione concreta dei singoli progetti rientra pure chiaramente fra le competenze operative delle FFS. Solo un'azienda attiva sul terreno è in grado di decidere quali siano le misure concrete effettivamente necessarie per rispettare i piani di rete e quale sia, in base a criteri aziendali, il modo migliore per realizzarle.

Le FFS continueranno a operare investimenti di razionalizzazione nell'intento di ridurre ulteriormente i costi d'esercizio e di mantenimento della qualità. Esse devono però considerare anche i costi dei disinvestimenti. Ciò significa che i costi di un'eventuale ricostruzione dell'impianto devono essere inferiori ai costi di manutenzione risparmiati.

La chiusura di tratte dovuta alla scarsità di utenza va esaminata dal Consiglio federale che decide conformemente all'articolo 4 della legge sulle FFS. Se la tratta tocca in modo particolare gli interessi di terzi, un loro adeguato contributo al finanziamento può evitare che esse vengano chiuse. Ciò vale in particolare per le tratte sui cui quotidianamente circolano meno di 18 coppie di treni (corrispondenti a un orario cadenzato ogni ora per i trasporti regionali) e che non contribuiscono a ridurre il traffico né assumono un ruolo di ridondanza nei confronti di tratte principali.

Art. 13 Obiettivo finanziario del settore

Le FFS devono riuscire a pareggiare i conti nel settore dell'infrastruttura. Ciò significa che i costi non devono superare la somma degli introiti derivanti dalla messa a disposizione delle infrastrutture, di quelli accessori e delle indennità. Costituiscono introiti accessori anche i contributi di compensazione concordati con le FFS per la perdita, da parte della Divisione Infrastruttura, dei proventi derivanti dal settore degli immobili. Quest'ultimo infatti è stato oggetto di un trasferimento interno e in futuro sarà gestito direttamente dal gruppo come settore autonomo.

Le eccedenze derivanti dall'indennizzazione dei costi non coperti *pianificati* (cioè la differenza fra i costi preventivati e quelli effettivamente sostenuti) vanno attribuite, come per i trasporti sottoposti a ordinazione, a una riserva separata per compensare eventuali ammanchi (cfr. art. 16).

Art. 14 Gestione dei tracciati

La gestione delle infrastrutture ferroviarie viene chiamata gestione dei tracciati. La Confederazione si aspetta che le FFS commercializzino attivamente le capacità dei tracciati sul mercato svizzero ed estero. Le FFS attribuiscono i tracciati senza discriminazione alcuna ed elaborano un piano dei tracciati in modo che siano garantiti gli interscambi fra le diverse imprese di trasporto. Le FFS gestiscono il più esteso parco d'infrastrutture ferroviarie della Svizzera e possiedono quindi anche il know how più completo per la gestione dei tracciati. Nell'estate 2001 le FFS e le BLS hanno integrato le attività di gestione dei tracciati nell'unità denominata «One Stop Shop» con l'obiettivo di incrementare l'efficienza e di utilizzare più intensamente le

capacità esistenti (in particolare per il traffico nord-sud). Gli allegati 12 e 13 raffigurano l'indice di sfruttamento attuale della rete FFS e quello previsto per il 2006.

La convenzione prevede che le FFS agiscano da coordinatori per la gestione dei tracciati ferroviari a scartamento normale di tutta la Svizzera. Ciò significa che anche altre aziende che gestiscono infrastrutture ferroviarie possono ricorrere a «One-Stop-Shop» per commercializzare i loro tracciati.

Art. 15 Gestione dell'infrastruttura

Le FFS devono incrementare la produttività nel settore infrastruttura (devono cioè ridurre i costi per km di treno, per tkm lorde e per km di tratta intensificando lo sfruttamento delle capacità e riducendo i costi di produzione delle prestazioni). Nella pianificazione degli investimenti le misure di razionalizzazione sono quindi decisamente prioritarie. Solo una ulteriore riduzione dei costi d'esercizio permetterà di riesaminare (in vista di una riduzione) le componenti del prezzo minimo dei tracciati.

A causa del risanamento finanziario del settore energetico delle FFS, l'UFT ha potuto stabilire nuovi prezzi dei tracciati per la prima volta dal 1999 solo a partire dal 1° gennaio 2002. Le componenti del prezzo minimo relative all'energia e alla manutenzione sono state ridotte e per gli utenti dei tracciati (in particolare quelli attivi nel trasporto di merci) ciò comporterà una sensibile riduzione dei costi. I futuri incrementi di produttività dovranno essere impiegati soprattutto per ridurre ulteriormente il prezzo di tracciato poiché a partire dal 2005 le sovvenzioni oggi concesse per il trasporto di merci saranno progressivamente ridotte.

Le FFS permettono alle altre aziende che gestiscono infrastrutture ferroviarie di prendere parte all'acquisto di materiale, ai contratti di manutenzione e agli acquisti di energia e con ciò forniscono quindi un ulteriore contributo a favore di una gestione ottimale della rete ferroviaria svizzera e di una riduzione dei disavanzi d'esercizio.

Art. 16 Indennizzo e finanziamento dell'infrastruttura

La politica dei trasporti svizzera mira a incrementare il più possibile la quota di viaggiatori e di merci trasportata su ferrovia. In linea di principio il prezzo richiesto per l'utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie viene calcolato in base ai costi marginali per fare in modo che il trasporto su ferrovia sia in grado di affrontare la concorrenza intermodale del trasporto su strada. I principi di base per determinare il prezzo di tracciato vengono stabiliti dall'articolo 9*b* della legge sulle ferrovie (LFerr; RS *742.101*), dall'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS *742.122*) e dalle relative disposizioni esecutive (DE-OARF; RS *742.122.4*) e non permettono alle aziende che gestiscono infrastrutture ferroviarie di pareggiare i conti. Il sistema in sé e le attuali condizioni di mercato non consentono la copertura completa dei costi complessivi dell'infrastruttura (ammortamenti compresi) con gli introiti derivanti dai tracciati.

Per evitare che nella pianificazione finanziaria il settore infrastruttura risulti deficitario, i costi non coperti pianificati per l'esercizio e il mantenimento della qualità degli impianti vengono indennizzati, analogamente alle ordinazioni che si effettuano per i trasporti regionali. Le eccedenze o i disavanzi annuali concreti vengono compensati

tramite il bilancio. Gli investimenti che eccedono gli ammortamenti previsti per il mantenimento della qualità degli impianti vengono finanziati dalla Confederazione tramite prestiti senza interessi. Il volume di questi investimenti viene stabilito preventivamente dal limite di spesa.

Dato che le disposizioni sull'accesso alla rete hanno comportato l'abolizione dello statuto della stazione comune, a partire dal 1999 gli investimenti vengono finanziati integralmente dalle FFS. In precedenza una quota veniva finanziata facendo capo alle ferrovie private presenti nella regione e quindi era corrisposta in comune da Confederazione e Cantoni conformemente all'articolo 56 della legge sulle ferrovie. Per non modificare il carico di oneri a favore dei Cantoni il capoverso 4 stabilisce però che essi versano i loro contributi e i prestiti senza interessi[10] direttamente alle FFS. Comunque l'onere complessivo a carico dei Cantoni non può superare quello raggiunto prima del 1999. Perciò l'Ufficio federale dei trasporti assume un ruolo di accompagnamento nelle trattative fra le FFS e i Cantoni interessati.

L'articolo 3 capoverso 4 LFFS non precisa quale forma debba assumere il contributo adeguato che deve essere accordato dagli operatori particolarmente interessati. Perciò il capoverso 5 stabilisce che i contributi possono essere versati a fondo perso oppure sotto forma di prestiti senza interesse.

Art. 17 Limite di spesa

Il limite di spesa viene approvato separatamente dal Parlamento e costituisce la base per il finanziamento della convenzione 2003-2006. Per questo motivo esso viene ancora citato in questo articolo. Il numero 4 del messaggio descrive in dettaglio i finanziamenti della Confederazione a favore delle FFS.

3.4 Controlling e modifica della convenzione sulle prestazioni

Art. 18 Rendiconto

Il controlling della convenzione realizzato dall'UFT dovrebbe garantire che il limite di spesa di circa 6 miliardi che la Confederazione accorda alle FFS per l'infrastruttura venga impiegato con efficacia ed efficienza. Il controlling viene effettuato unicamente sulle prestazioni ordinate e indennizzate nel settore dell'infrastruttura (art. 11-17 della convenzione). Vanno inoltre tenute presenti le disposizioni della Legge federale sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu; RS *616.1*). Il conseguimento degli obiettivi relativi all'offerta di trasporto di viaggiatori e di merci viene esaminato nel rendiconto sulla strategia basata sul rapporto di proprietà.

La valutazione dei risultati ottenuti nell'ambito delle infrastrutture ordinate viene effettuata con la maggiore precisione possibile con l'ausilio del sistema di parametri descritto nell'allegato 15. I parametri scelti vengono usati come indicatori per valutare il conseguimento degli obiettivi concordati. Essi costituiscono inoltre una sorta di sistema di preallarme che permette di individuare tempestivamente mutamenti e problemi nuovi per potere così reagire di conseguenza. Per questo motivo i

[10] Si tratta di prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborsabili a determinate condizioni. È stato fissato un tasso d'interesse dello 0 per cento.

parametri considerati non sono solo grandezze principali (ad es.: tracciato commercializzato in chilometri) ma anche grandezze apparentemente secondarie (ad es.: numero delle tratte con traffico rallentato).

Le FFS presentano alla Confederazione rapporti semestrali sull'attuazione della convenzione. Questi rapporti scritti costituiscono la base per stabilire lo stato di attuazione della convenzione nel corso degli incontri regolari fra la direzione delle FFS e i rappresentanti della Confederazione. Durante questi colloqui le FFS daranno comunicazione in modo completo e dettagliato delle eventuali carenze nel conseguimento degli obiettivi e delle relative misure adottate. Il contenuto preciso dei rapporti sull'attuazione e le modalità del rendiconto saranno concordate separatamente tra l'UFT e le FFS.

Rimangono però invariate le funzioni di sorveglianza regolare e di accompagnamento che l'UFT deve assumere in modo uniforme nei confronti di tutte le aziende di trasporto. Inoltre il controlling della convenzione viene completato anche dal rendiconto sulla strategia basata sul rapporto di proprietà. I parametri impiegati in questo ambito per valutare il settore dell'infrastruttura si basano sull'impostazione del controlling sviluppata per la presente convenzione.

Art. 19 Modifica della convenzione sulle prestazioni

Questo articolo stabilisce per quali ragioni e in che modo si procede alla modifica della convenzione e del limite di spesa. La convenzione comporta anche il vantaggio di offrire alla Confederazione e alle FFS una certa sicurezza per la pianificazione finanziaria. In base all'articolo 8 capoverso 4 LFFS il Parlamento quando decide il budget annuale deve tenere conto dei dati contenuti nel limite di spesa quadriennale. Nel caso in cui si renda comunque necessaria una riduzione dei crediti bisogna esaminare l'eventuale necessità di adeguare la convenzione e il limite di spesa. Le modifiche andrebbero adottate dal Parlamento contemporaneamente al preventivo della Confederazione. Le FFS e la Confederazione possono anche proporre modifiche successive nel caso in cui le condizioni quadro presupposte dalla convenzione abbiano subito modifiche essenziali. (cfr. commento all'art. 2).

Nel caso in cui prevedano di non poter conseguire gli obiettivi finanziari concordati le FFS devono darne comunicazione al Consiglio federale. Se non risulta possibile trovare una soluzione nell'ambito del limite di spesa e dei crediti accordati il Consiglio federale propone al Parlamento le modifiche necessarie.

Nel commento all'articolo 11 si è già accennato al fatto che durante il periodo di validità della convenzione 2003-2006, presumibilmente nel corso del 2005, entrerà in vigore la seconda tappa della riforma delle ferrovie. È possibile che con la prevista armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture ferroviarie la Confederazione non si ritrovi più sola a finanziare una parte della rete delle FFS. In tal caso la presente convenzione risulterebbe ancora valida solo per le infrastrutture ulteriormente considerate d'importanza nazionale e quindi ordinate dalla Confederazione. La Confederazione e le FFS dovrebbero così anche trovare un accordo sul relativo adeguamento del limite di spesa.

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni finanziarie

4.1.1 Per la Confederazione

Adottando il limite di spesa per l'infrastruttura delle FFS il Parlamento garantisce i presupposti finanziari per il conseguimento degli obiettivi concordati per questo settore nella convenzione. Le indennità del settore dei trasporti vengono disciplinate dalla procedura di ordinazione stabilita dall'ordinanza sulle indennità. Esse non sono quindi decise con il limite di spesa.

La convenzione 2003-2006 esige una disponibilità di risorse finanziarie analoga alla convenzione precedente. Ciò permetterà di attuare le indispensabili misure per il mantenimento della qualità e di garantire una certa continuità negli investimenti delle FFS nel settore dell'infrastruttura. Il limite di spesa relativo alla convenzione 2003-2006 ammonta quindi a 6025 milioni di franchi, contro i 5800 milioni del periodo 1999-2002. L'incremento costituisce una compensazione del rincaro registrato finora e di quello previsto fino al 2006. Come già detto in precedenza, anche con questo nuovo limite di spesa, che in termini reali non aumenta le risorse finanziarie disponibili, sarà possibile realizzare solo pochi potenziamenti.

Già nella prima convenzione i contributi venivano suddivisi in tre categorie: le indennità per la copertura dei costi d'esercizio dell'infrastruttura (prestazioni nel settore dell'infrastruttura), i contributi per il finanziamento degli ammortamenti (mantenimento della qualità) e i prestiti per i potenziamenti (investimenti nel settore dell'infrastruttura, necessità di base). Questa suddivisione viene mantenuta per i prossimi quattro anni e si presenta come segue:

Pianificazione dell'impiego del limite di spesa relativo alla convenzione 2003-2006

In mio di fr.	2003	2004	2005	2006	**Totale**
Esercizio infrastruttura FFS (802.3600.003)	509	468	8	468	**1,913**
di cui Brünig	*9*	*8*	*8*	*8*	*33*
di cui partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi	*33*	*33*	*35*	*35*	*136*
Mantenimento infrastruttura FFS (802.4600.002)	898	798	979	1,028	**3,703**
di cui Brünig	*7*	*7*	*7*	*7*	*26*
Investimenti infrastruttura FFS – necessità di base (802.4200.002)	56	208	65	80	**409**
di cui Brünig	*10*	*10*	*3*	*1*	*24*
Totale	1,463	1,474	1,512	1,576	6,025
di cui Brünig	*26*	*25*	*18*	*16*	*85*

In questa tabella vengono elencati separatamente i contributi impiegati per uno scopo particolare. Si tratta innanzitutto delle indennità per l'infrastruttura e di contributi per gli investimenti nel settore d'attività del Brünig che ammontano a 85 milioni di franchi. Inoltre la Confederazione versa indennità di compensazione al Cantone Zurigo per i contributi investiti nel potenziamento delle infrastrutture della S-Bahn

(partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi). L'importo effettivamente destinato allo ZVV viene stabilito annualmente in base alle prestazioni di trasporto fornite e agli introiti. Un eventuale fabbisogno supplementare rispetto agli importi pianificati comporta la richiesta di un credito suppletivo.

Come già accennato nel numero 23 le installazioni sui veicoli necessarie per attivare il sistema ETCS Level 2 non possono essere finanziate attraverso il limite di spesa concesso alle FFS per l'infrastruttura. Perciò in base all'articolo 56 LFerr viene richiesto un nuovo credito d'impegno di 130 milioni di franchi. Il finanziamento delle installazioni potrà essere effettuato anche dopo il 2006. I relativi crediti di pagamento non oltrepasseranno i 30 milioni all'anno e saranno compensati attraverso altre voci di spesa.

4.1.2 Per i Cantoni e i Comuni

La convenzione e il limite di spesa non influiranno sulla situazione finanziaria dei Cantoni e dei Comuni. La seconda tappa della riforma delle ferrovie potrebbe però comportare delle modifiche nel finanziamento delle infrastrutture già nel periodo di validità della presente convenzione. In particolare è possibile che una parte della rete delle FFS debba essere finanziata dai Cantoni. Per fare in modo che questa trasformazione non incida negativamente sulle finanze dei Cantoni e dei Comuni, la Confederazione dovrebbe però mettere a disposizione dei Cantoni interessati i mezzi finanziari che non deve più versare alle FFS.

4.2 Altre ripercussioni

La convenzione e il relativo limite di spesa garantiscono la salvaguardia del valore e del funzionamento di una notevole quota delle infrastrutture ferroviarie svizzere. Esse fondano le premesse per disporre di prestazioni efficienti nel settore del trasporto di viaggiatori e di merci lungo la rete delle FFS e costituiscono quindi uno dei pilastri dei trasporti pubblici. D'altronde le infrastrutture efficienti permettono di trasferire un maggior volume di traffico dalla strada alla ferrovia e indirettamente contribuiscono quindi anche alla protezione dell'ambiente.

L'alto livello di sviluppo economico della Svizzera può essere in gran parte ricondotto all'esistenza di ottime infrastrutture di trasporto. La convenzione con le FFS garantisce l'ottima qualità, comparata a livello internazionale, delle infrastrutture ferroviarie svizzere anche per il futuro.

In base alla convenzione, le ordinazioni concernenti l'esercizio dell'infrastruttura e la priorità data agli investimenti per il mantenimento della qualità si estendono su tutta la rete delle FFS e non tendono a concentrarsi solo su alcuni settori centrali. Ciò contribuisce al conseguimento degli obiettivi enunciati dalla Confederazione 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

La LFFS colloca la convenzione sulle prestazioni fra gli oggetti trattati a scadenze regolari. Gli oggetti discussi a scadenze regolari dal Parlamento non vengono trattati specificamente nel programma di legislatura.

6 Relazioni con il diritto europeo

La LFFS disciplina la conclusione di convenzioni sulle prestazioni fra la Confederazione le FFS. La riforma delle ferrovie Svizzere si riallaccia alle direttive 91/440, 95/18 e 95/19. La legislazione sulla riforma ferroviaria soddisfa ampiamente le esigenze poste da queste direttive. Le disposizioni dell'EU stabiliscono che le ferrovie statali vanno gestite in base ai principi validi per le aziende commerciali, che dispongano di solide basi finanziarie, che la separazione trasporti/infrastruttura venga realizzata almeno contabilmente e che sia garantita l'indipendenza della direzione aziendale. Le altre norme disciplinano determinati aspetti dell'accesso alla rete.

La Confederazione e le FFS concordano nella convenzione gli obiettivi in comune e il limite di spesa per i prossimi quattro anni. Con ciò e con l'ausilio di una strategia basata sul rapporto di proprietà il proprietario determina la cornice entro cui la direzione dell'azienda deve adempire il proprio mandato. La direttiva dell'UE 1893/91 prevede che gli obblighi unilaterali delle ferrovie nella loro funzione di servizio pubblico (obligations de service public) vengano sostituiti da disposizioni contrattuali convenute tra le autorità competenti e l'azienda interessata. All'azienda va garantita la propria autonomia commerciale. La procedura di ordinazione introdotta con la revisione della legge sulle ferrovie soddisfa questa esigenza. Infatti la prestazioni che vanno fornite dall'azienda di trasporto e il corrispettivo prezzo pagato dall'ente pubblico vengono concordati preventivamente nel corso di trattative. Vengono quindi istituiti obblighi reciproci di fornire prestazioni. La convenzione sulle prestazioni mette in atto questi principi anche nel settore dell'infrastruttura delle FFS. La convenzione e il limite di spesa non derivano da esigenze poste dalle norme dell'UE ma risultano però già compatibili con le nuove direttive comunitarie che fanno stato in questo ambito:

- direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità d'infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

In base all'articolo 52 dell'Accordo fra l'Unione europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri; FF *1999* 5919) nel corso della seconda tappa della riforma ferroviaria le direttive appena elencate andranno trasposte nel diritto interno svizzero.

7 Basi giuridiche

7.1 Base legale

I decreti federali concernenti la convenzione sulle prestazioni e il limite di spesa per il periodo 2003-2006 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.

7.2 Forma giuridica

I decreti federali presentati dovranno consentire di approvare la summenzionata convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS per gli anni dal 2003 al 2006 e di stabilire il limite di spesa per questo periodo e di stanziare un credito per l'installazione di un dispositivo di segnalamento in cabina di guida sui veicoli ferroviari. I decreti non sottostanno al referendum.

3322

Rapporto delle FFS sulla convenzione 1999-2002

In base all'articolo 8 capoverso 2 della LFFS il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale la convenzione sulle prestazioni assieme a un rendiconto delle FFS sul periodo di prestazione corrente Attualmente risultano disponibili solo i dati relativi agli anni 1999-2001 e il presente rapporto si riferisce quindi solo a questo primo periodo d'applicazione della convenzione.

1 Introduzione

Il presente rapporto mostra in che misura le FFS sono riuscite a conseguire gli obiettivi concordati per il settore dell'infrastruttura nella convenzione sulle prestazioni 1999-2002 e in particolare come sono stati impiegati i mezzi finanziari attribuiti con il limite di spesa.

2 Evoluzione dell'esercizio e delle prestazioni dell'infrastruttura delle FFS

Durante i primi tre anni di validità della Convenzione 1999-2002 la domanda di trasporti ferroviari è aumentata. Le prestazioni di trasporto sono state potenziate sia per i viaggiatori che per le merci e ciò ha comportato un incremento della domanda di tracciati. La Divisione Infrastruttura ha potuto registrare utili nel corso di tutti gli anni considerati soprattutto grazie all'incremento della produttività dell'esercizio. A questo proposito va inoltre tenuto presente che già al momento di stabilire il limite di spesa per la convenzione 1999-2002 un consistente importo era stato computato quale contributo al programma di stabilizzazione delle finanze della Confederazione. L'incremento della produttività ha superato il tasso del 5 per cento auspicato nella convenzione. La tabella seguente presenta una panoramica dei principali indicatori sull'evoluzione delle prestazioni fornite:

Indicatori essenziali dell'evoluzione delle prestazioni

	1999	2000
Utile divisione Infrastruttura (mio fr.)	78	162
Chilometri di tracciato venduti (mio trkm)	128	131
tonnellata-chilometro rimorchiata (mia tkm)	59,5	62,5
Introiti dalla vendita dei tracciati (mio fr.)	713	672
Costi di produzione delle infrastrutture (fr/trkm)	10,00	9,34
Tasso di puntualità dei convogli passeggeri	92%	94%
Sicurezza: incidenti d'esercizio conformemente alle definizioni dell'UIC	88	83

Il Parlamento aveva accordato un credito di 5,8 miliardi per le indennità e gli investimenti dell'infrastruttura delle FFS per il periodo 1999-2002. In base ai mezzi finanziari effettivamente impiegati fino al 2001 e alle previsioni per il 2002 si può però già affermare che l'importo non utilizzato del limite di spesa 1999-2002 ammonterà a circa 395 milioni di franchi. Ciò si spiega da un lato con le correzioni apportate successivamente al bilancio di apertura delle FFS SA (ca. 120 mio di fr.). D'altro canto negli ultimi anni le risorse della pianificazione delle infrastrutture sono state quasi completamente assorbite dai progetti di Ferrovia 2000 e ciò non ha quindi permesso di utilizzare interamente il credito a disposizione.

Limite di spesa relativo alla convenzione sulle prestazioni 1999-2002
(in mio di fr.)

	1999	2000	2001	2002 (previsioni)	Totale
previsioni convenzione 99-02	1513	1509	1376	1402	5800
pagamenti effettivi					
Infrastruttura	562	583	472	494	2123
mantenimento della qualità	711	733	764	810	3031
investimenti nell'infrastruttura – necessità di base	61	80	77	58	276
Totale per il periodo convenzionato	**1334**	**1396**	**1313**	**1362**	**5430**
differenza	–179	–113	–63	–40	–370

Le FFS non hanno inoltre fatto uso della possibilità di ricorrere a crediti d'investimento supplementari concessi ai tassi di mercato. Finora i mezzi propri derivanti dagli ammortamenti sugli impianti commerciali e il cash-flow dell'infrastruttura hanno superato il fabbisogno per gli investimenti.

Investimenti: spese e finanziamenti (in mio di fr.)

	1999	2000
Totale spese per investimenti FFS	1503	1569
di cui a carico del fondo FTP	*638*	*654*
totale spese per investimenti nel budget ordinario (soggetto alla convenzione)	865	916
di cui investimenti commerciali	85	76
contributi di terzi	95	60
contributo per il mantenimento della qualità	711	733
necessità di base (credito della Confederazione)	61	80
crediti della Confederazione ai tassi di mercato	0	0
Autofinanziamento tramite il cash-flow delle FFS	–2	43
Totale	**865**	**916**

3 Investimenti per il mantenimento della qualità e il potenziamento delle infrastrutture

Gli investimenti effettuati in base al budget ordinario ammontano a circa 3,3 miliardi di franchi[11] e sono ripartiti come segue: 40 per cento mantenimento della qualità, 30 per cento razionalizzazione, 18 per cento sicurezza/servizio alla clientela e 12 per cento crescita/mercato. Questa distribuzione indica chiaramente che la convenzione sulle prestazioni serve innanzitutto al mantenimento della qualità delle infrastrutture esistenti, preservandone quindi la funzionalità e il valore. I potenziamenti della rete e gli investimenti più consistenti per migliorare l'attrattività dei trasporti ferroviari vanno invece finanziati tramite il fondo FTP. In genere gli impianti non vengono semplicemente sostituiti con attrezzature identiche: nel corso di ogni sostituzione si è quindi proceduto a valutare l'idoneità degli impianti rispetto alle esigenze attuali. Nel limite del possibile gli impianti rinnovati sono quindi stati adattati all'evoluzione tecnica. Spesso ciò comportato ripercussioni positive sulla sicurezza e sulle prestazioni d'esercizio. In questo ambito sono state sviluppate diverse concezioni che considerano le esigenze di tutte le linee della rete FFS e che servono da base per l'aggiornamento annuale del piano degli investimenti a medio termine.

In materia d'investimenti la convenzione 99-02 stabiliva i seguenti obiettivi:

- ridurre i costi d'esercizio (razionalizzazione);
- garantire la sicurezza e l'affidabilità tecnica del traffico;
- promuovere l'interoperabilità;
- adattare le infrastrutture all'evoluzione prevista.

Qui di seguito vengono approfondite alcune importanti misure relative ai settori menzionati.

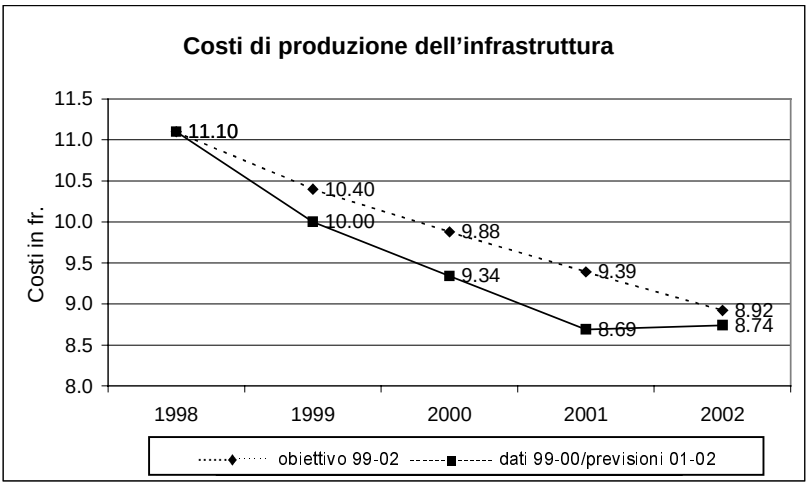
Misure per ridurre i costi d'esercizio (razionalizzazione)

La sostituzione dei vecchi apparati di manovra tramite impianti moderni con possibilità di automazione costituisce un tipico esempio di razionalizzazione. Le FFS si stanno avviando verso una gestione dell'esercizio altamente automatizzata. I lavori in corso nell'ambito del «Rail Control Center» costituiscono già oggi una quota rilevante degli investimenti nel settore della tecnica di sicurezza. Una particolare attenzione alla compatibilità con le tecnologie del futuro é stata prestata nella sostituzione degli apparati di manovra richiesta dall'applicazione dello standard europeo ETCS (European Train Control System) e prevista dalla convenzione sulle prestazioni 2003-2006.

Tutto il settore della manutenzione è stato completamente riorganizzato e ciò ha permesso negli ultimi due anni di ridurre i costi del 10 per cento.

Anche se parecchie misure sono state attuate solo da poco tempo, i risparmi che ne conseguono hanno già influito sul risultato finanziario complessivo del settore dell'infrastruttura. Il seguente grafico indica che nel periodo considerato dal presente rapporto si è potuto conseguire l'obiettivo di incrementare annualmente la produttività – rispettivamente di ridurre i costi di produzione – del 5 per cento (in franchi per chilometro di tracciato commercializzato).

11 Ciò corrisponde circa al 60% delle risorse effettive del limite di spesa 1999-2002. Il rimanente 40% è stato impiegato per i costi non coperti dell'infrastruttura.



Sicurezza e affidabilità tecnica del traffico

La convenzione sulle prestazioni 1999-2002 stabilisce esplicitamente che anche sulle tratte sottoposte a un traffico più intenso va garantito un alto standard di sicurezza. Negli anni 1999 e 2000 per l'estensione del sistema di sicurezza ZUB sono stati investiti ben 120 milioni di franchi. La sicurezza ha così potuto essere aumentata dove, a causa delle circostanze locali e dell'intensità del traffico, le cosiddette unità di rischio superavano i venti punti. Inoltre entro la fine del 2004 saranno investiti 45 milioni di franchi per migliorare la sicurezza delle gallerie. In 23 gallerie attualmente in esercizio saranno realizzate vie di fuga debitamente segnalate e dotate dei relativi corrimano.

Sono stati perfezionati gli impianti di controllo dei treni. Con le nuove apparecchiature è possibile individuare i convogli che circolano con assi surriscaldati o con carichi instabili e altre situazioni di pericolo. Tutti i 43 impianti previsti saranno installati entro la metà del 2002.

Fra il 1999 e il 2000 il numero degli incidenti di funzionamento rilevati in base alle norme dell'UIC[12] si è ridotto di 5 unità. Il livello di sicurezza viene anche valutato in base alle azioni insicure: si tratta di comportamenti potenzialmente pericolosi per l'esercizio ferroviario che però sono solo raramente all'origine di incidenti. Nel 2000, malgrado un incremento di traffico del 5 per cento è stato registrato un numero di casi inferiore rispetto all'anno precedente.

Promozione dell'interoperabilità

Gli standard nazionali attualmente in vigore, in particolare nel settore della tecnica di sicurezza, rendono spesso difficoltoso l'accesso ad altre reti ferroviarie. Per migliorare progressivamente l'interoperabilità fra le diverse reti, la convenzione 1999-2002 stabilisce che nei progetti di rinnovamento e di potenziamento le FFS devono

12 UIC: Union International des Chemins de Fer.

prestare particolare attenzione a questo aspetto. La conseguenza più notevole di questa disposizione è costituita dalla decisione di installare il sistema ETCS sulla nuova tratta Mattstetten-Rothrist. Questo sistema di sicurezza corrisponde allo standard tecnico europeo e faciliterà quindi a media scadenza l'accesso alla rete. Sono però necessari anche numerosi altri adattamenti come ad esempio il rinnovamento degli apparati di manovra. La decisione strategica di predisporre la nuova tratta di Ferrovia 2000 per l'impiego del sistema di sicurezza europeo ETCS costituisce un passo importante per la diffusione di questo standard europeo convenuto congiuntamente. In futuro l'uniformità del sistema di sicurezza faciliterà l'impiego di locomotrici che possono oltrepassare le frontiere e quindi favorirà anche l'accesso alla rete.

Nel trasporto di merci l'interoperabilità è sta migliorata anche adattando la sagoma di spazio libero e il carico assiale. La rete delle FFS risulta quindi percorribile, salvo pochissime eccezioni, con veicoli il cui carico assiale misura 22,5 tonnellate. Sull'asse nord-sud Lötschberg-Sempione (tratta FFS) la sagoma di spazio libero per il traffico Huckepack con veicoli è stata portata a 4 metri.

Adattamento delle infrastrutture all'evoluzione prevista

In linea di principio i più importanti potenziamenti della rete vanno finanziati tramite il fondo FTP. Il limite di spesa relativo alla convenzione sulle prestazioni, invece, contempla la voce di spesa "investimenti per l'infrastruttura - necessità di base" che permette quindi di adattare le infrastrutture all'incremento della domanda di trasporto. Nel periodo considerato dal presente rapporto le FFS hanno promosso lo sfruttamento di nuove potenzialità del mercato.

Per il traffico viaggiatori regionale sono state realizzate alcune nuove fermate grazie anche ai contributi in parte ingenti versati dai Cantoni e dai Comuni. Alcune nuove fermate stanno per essere realizzate attualmente. Alcune fermate già esistenti sono state spostate in linea con lo sviluppo delle zone abitate, in modo da risultare più vicine per gli utenti.

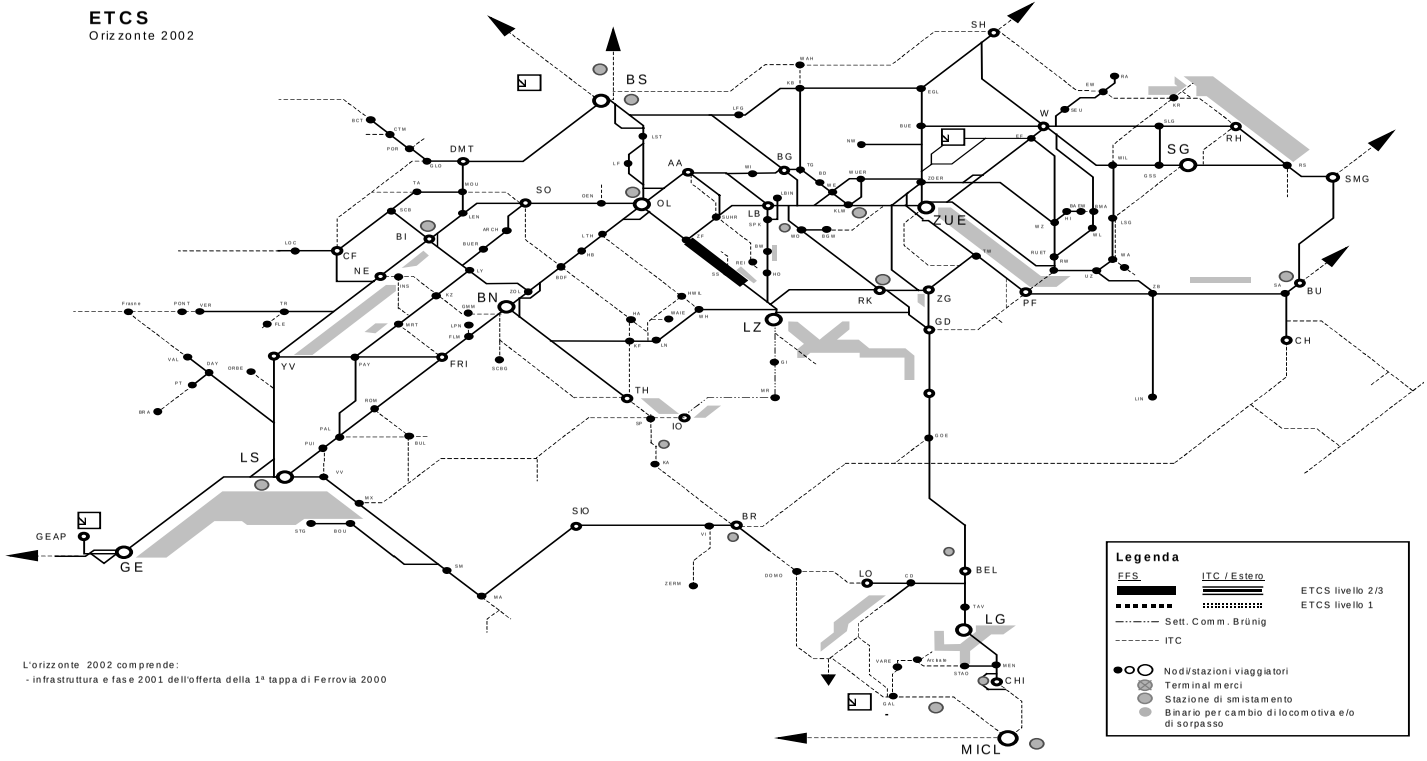
La ferrovia è stata resa più accessibile anche potenziando l'offerta «Park and Rail». Entro il 2005 si prevede di investire circa 90 milioni di franchi per raddoppiare l'offerta di parcheggi alle stazione e alle fermate che sarà portata a 34 000 unità. Nel 2001 si è dato avvio in tutte le circa 600 stazioni ad un programma di miglioramento del servizio alla clientela che prevede una spesa di circa 340 milioni di franchi.

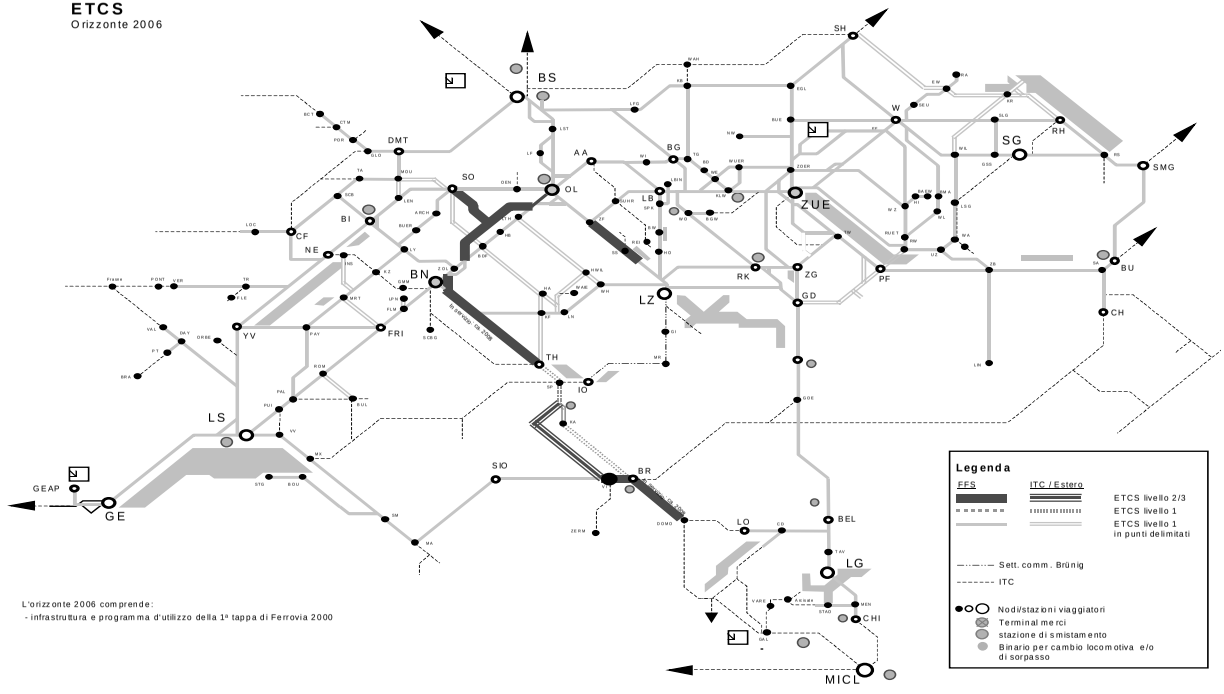
Per migliorare il comfort e per facilitare l'accesso alle persone motoriamente disabili si cerca di ridurre al minimo l'altezza da superare per accedere ai vagoni. Dal 1999 quindi nel corso dei lavori di ristrutturazione delle stazioni i marciapiedi vengono portati all'altezza di 55 cm. Nel periodo 1999-2001 sono stati modificati i marciapiedi di circa 80 stazioni. Con l'approssimarsi dell'Expo.02 si è provveduto, oltre al potenziamento di alcune tratte, a operare rinnovamenti e potenziamenti in parecchie stazioni importanti situate nella regione interessata.

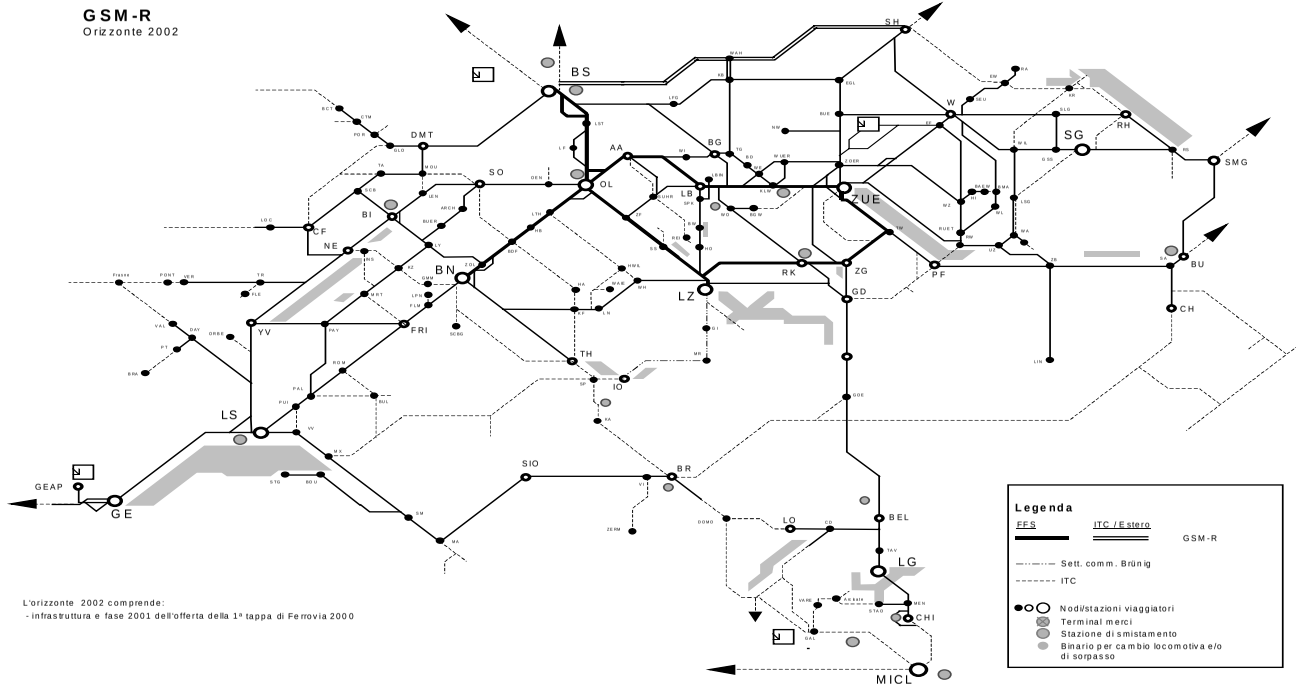
Il trasporto di merci ad esempio può ora giovarsi della sostituzione del controllo sequenziale e del sistema di disposizioni della stazione di smistamento Limmattal. Queste misure hanno permesso di incrementare del 10 per cento la capacità della più importante stazione di smistamento svizzera.

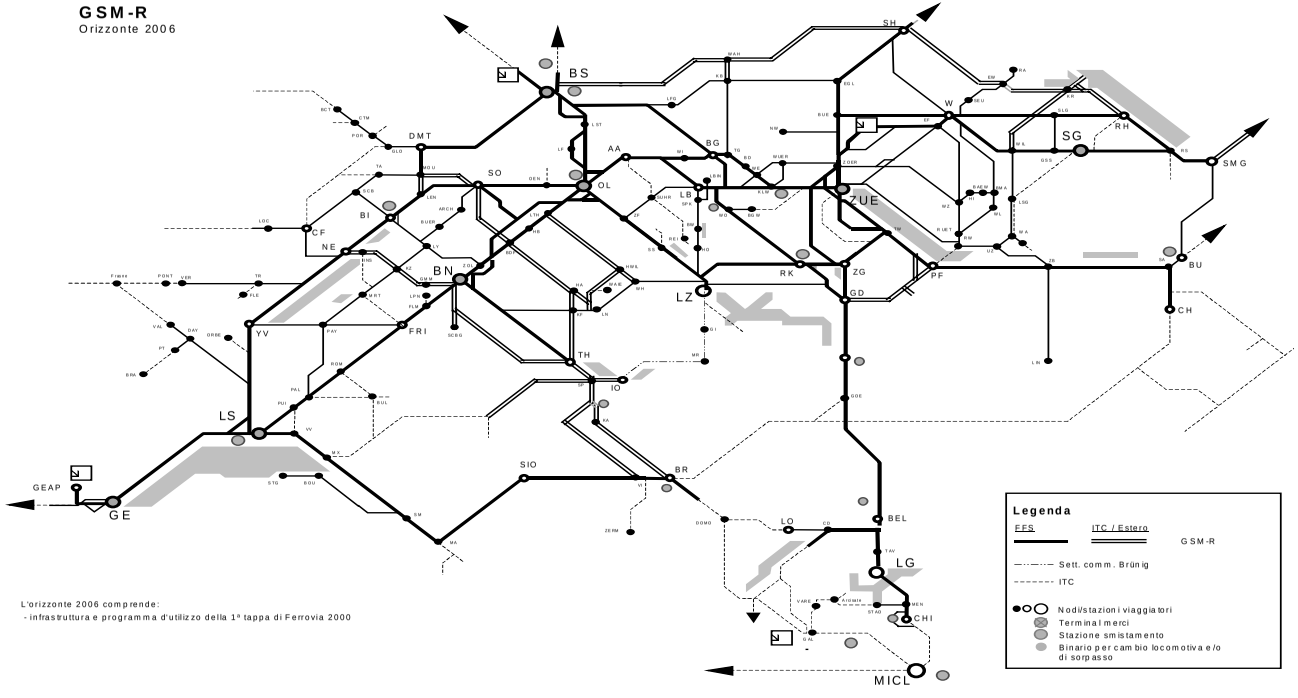
Inoltre nell'ambito del programma «infrastruttura snella» sono stati smantellati impianti non più necessari o idonei all'esercizio attuale. Complessivamente grazie a questo programma sarà possibile ridurre di 14 milioni di franchi i costi di manutenzione annuali.

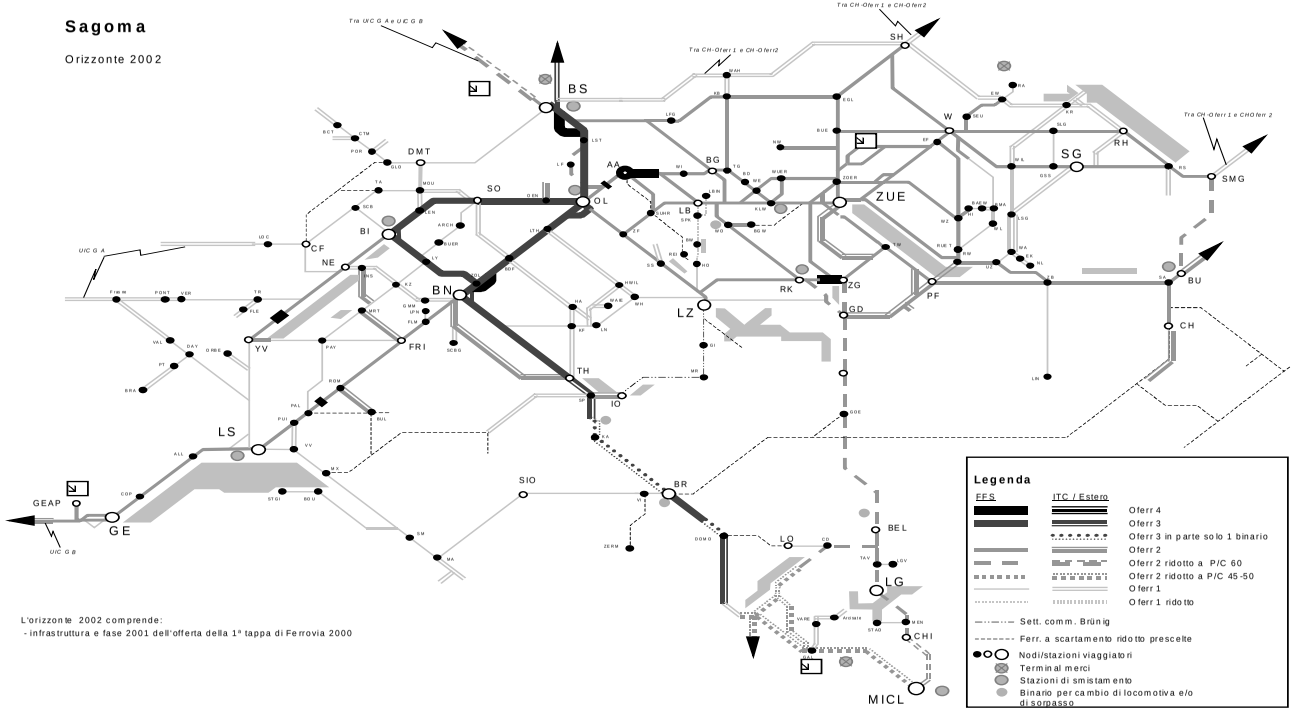
La lista di progetti presentata nel messaggio sulla convenzione sulle prestazioni 1999-2002 costituisce un estratto (progetti che superano i 20 mio di fr.) del piano degli investimenti a medio termine delle FFS. Gran parte di questi progetti appartiene al programma Ferrovia 2000 finanziato tramite il fondo FTP. La maggior parte degli altri progetti sarà conclusa entro il 2002 rispettando le scadenze e spesso comportando anche spese decisamente inferiori a quelle previste. Le FFS attuano una pianificazione continua degli investimenti aggiornando annualmente il programma a medio termine. In base a questo processo la realizzazioni di alcuni progetti è stata differita per ritardi riscontrati nella procedura di approvazione o per l'intervento di nuove circostanze. I progetti in questione saranno terminati nel periodo 2003-2006.

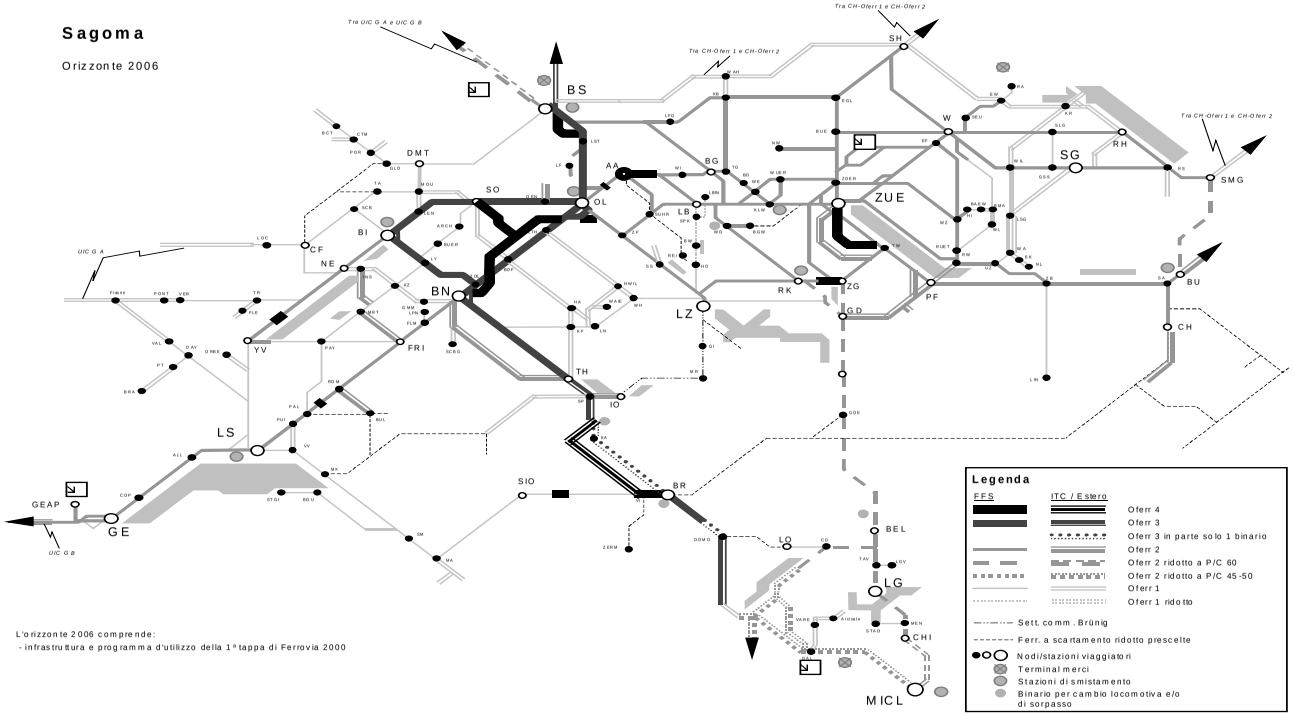

ETCS
Orizzonte 2002
BS
SH
W
SG
RH
SMG
DMT
SO
OL
AA
BG
LB
ZUE
BI
CF
NE
BN
LZ
RK
ZG
GD
PF
BU
CH
YV
FRI
TH
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
LO
BEL
LG
CHI
MICL
L'orizzonte 2002 comprende:
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
FFS
ITC / Estero
ETCS livello 2/3
ETCS livello 1
Sett. Comm. Brünig
ITC
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazione di smistamento
Binario per cambio di locomotiva e/o di sorpasso


ETCS
Orizzonte 2006
BS
DMT
SO
OL
AA
BG
LB
ZUE
SH
W
SG
RH
SMG
BU
CH
PF
ZG
GD
RK
LZ
BN
BI
CF
NE
YV
FRI
LS
TH
IO
BR
SIO
GEAP
GE
LO
BEL
LG
CHI
MICL
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
FFS
ITC / Estero
ETCS livello 2/3
ETCS livello 1
ETCS livello 1 in punti delimitati
Sett. comm. Brünig
ITC
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
stazione di smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso

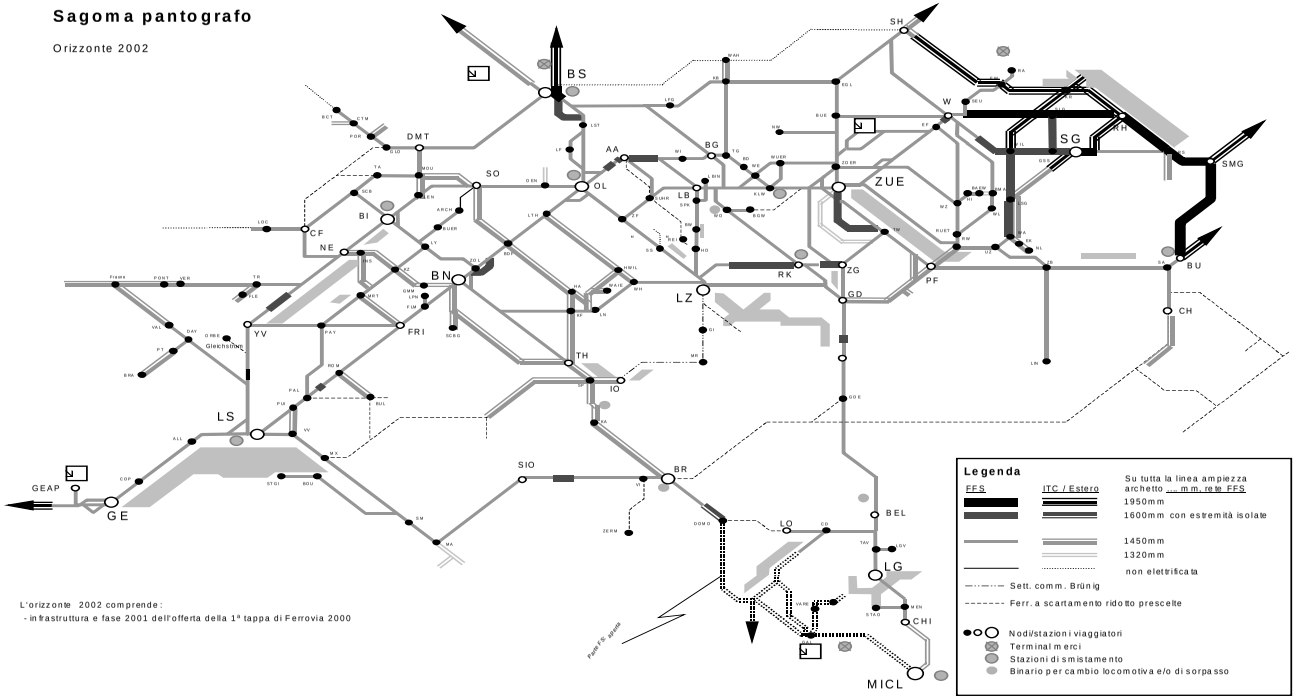

GSM-R
Orizzonte 2002
BS
SH
W
SG
RH
SMG
DMT
AA
BG
SO
OL
LB
ZUE
BI
CF
NE
BN
RK
ZG
PF
BU
LZ
GD
CH
YV
FRI
TH
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
LO
BEL
LG
CHI
MICL
L'orizzonte 2002 comprende:
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
FFS
ITC / Estero
GSM-R
Sett. comm. Brünig
ITC
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazione di smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso

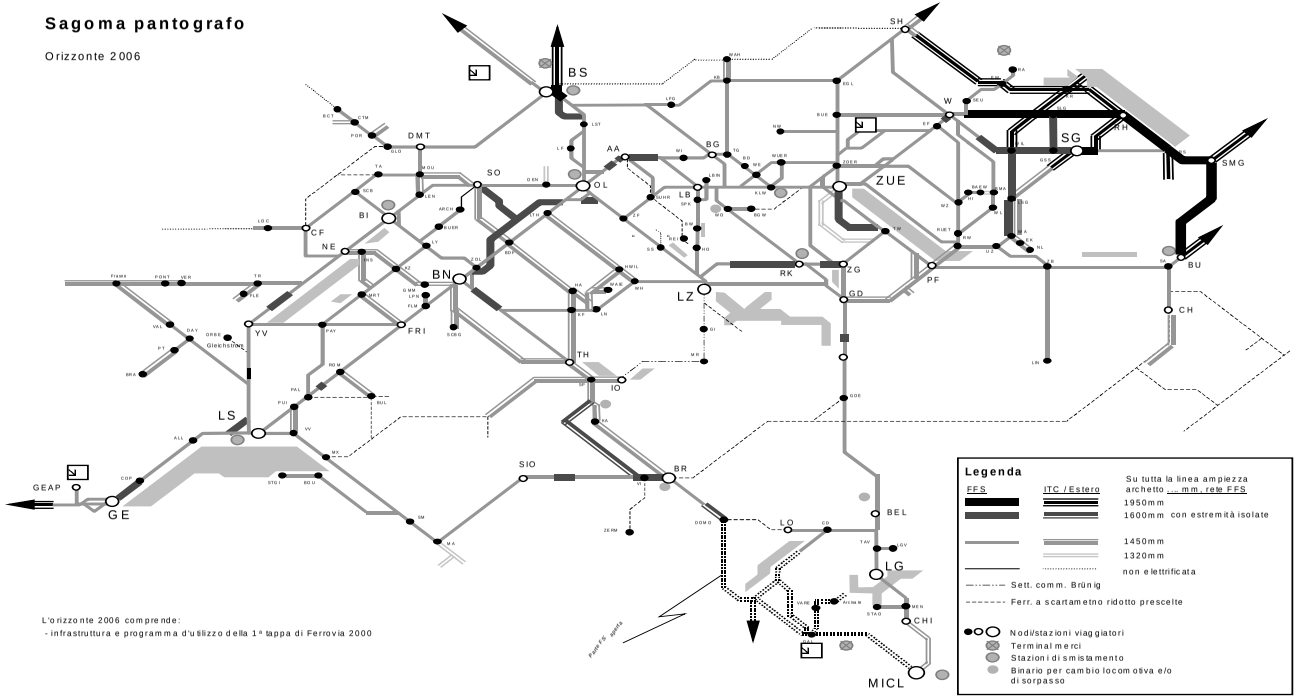

GSM-R
Orizzonte 2006
BS
DMT
SO
AA
BG
OL
BI
CF
NE
BN
LB
ZUE
RK
ZG
GD
PF
LZ
SH
W
SG
RH
SMG
BU
CH
YV
FRI
TH
IO
LS
SIO
BR
GEAP
GE
LO
BEL
LG
CHI
MICL
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
FFS
ITC / Estero
GSM-R
Sett. comm. Brünig
ITC
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazione smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso

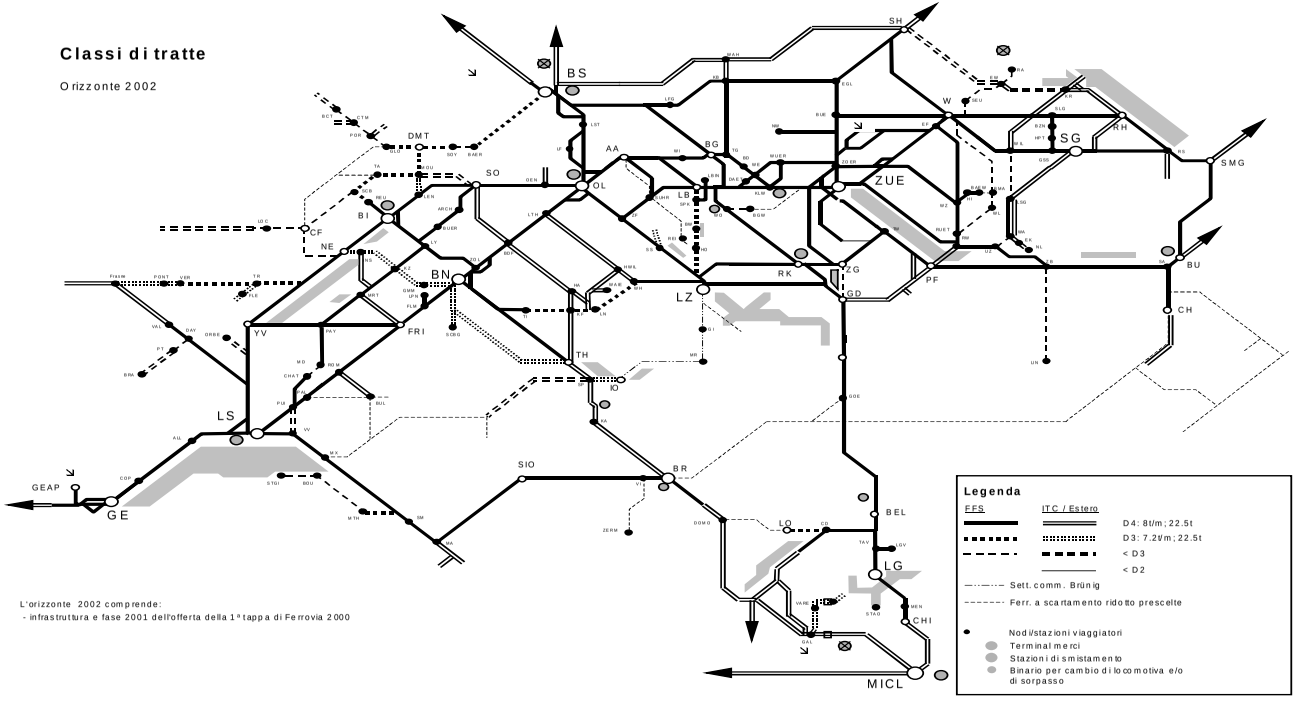

Sagoma
Orizzonte 2002
Tra UIC G A e UIC G B
Tra CH-Oferr 1 e CH-Oferr 2
Tra CH-Oferr 1 e CHOferr 2
UIC G A
UIC G B
BS
SH
W
SG
RH
SMG
DMT
SO
AA
BG
OL
ZUE
LB
BI
CF
NE
BN
RK
ZG
PF
BU
CH
LZ
GD
YV
FRI
TH
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
BEL
LO
LG
CHI
MICL
Legenda
FFS
ITC / Estero
Oferr 4
Oferr 3
Oferr 3 in parte solo 1 binario
Oferr 2
Oferr 2 ridotto a P/C 60
Oferr 2 ridotto a P/C 45-50
Oferr 1
Oferr 1 ridotto
Sett. comm. Brünig
Ferr. a scartamento ridotto prescelte
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazioni di smistamento
Binario per cambio di locomotiva e/o di sorpasso
L'orizzonte 2002 comprende:
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000

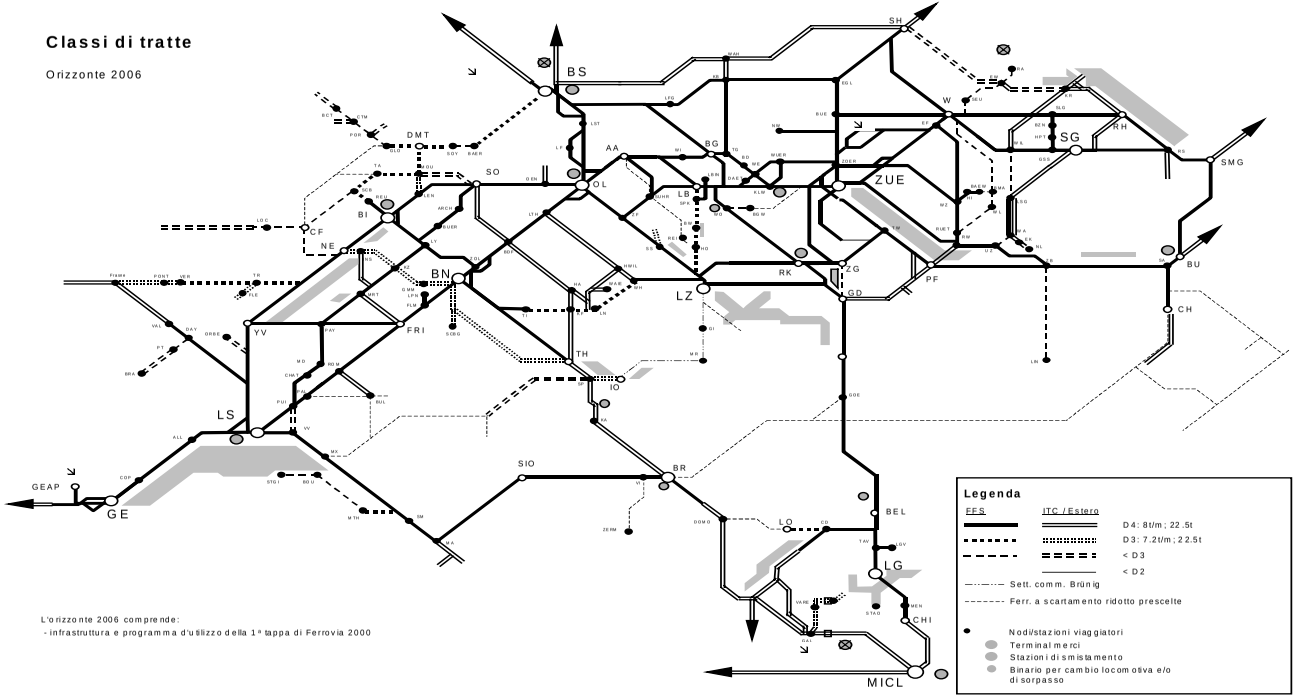


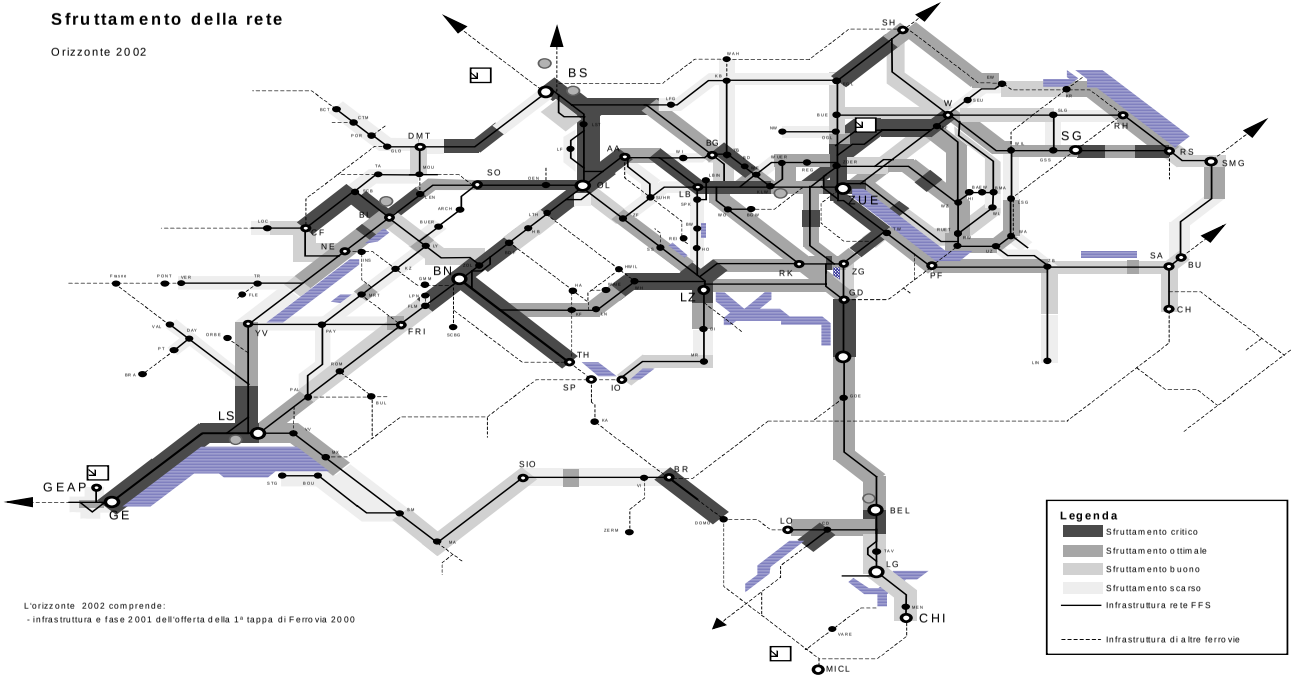
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000

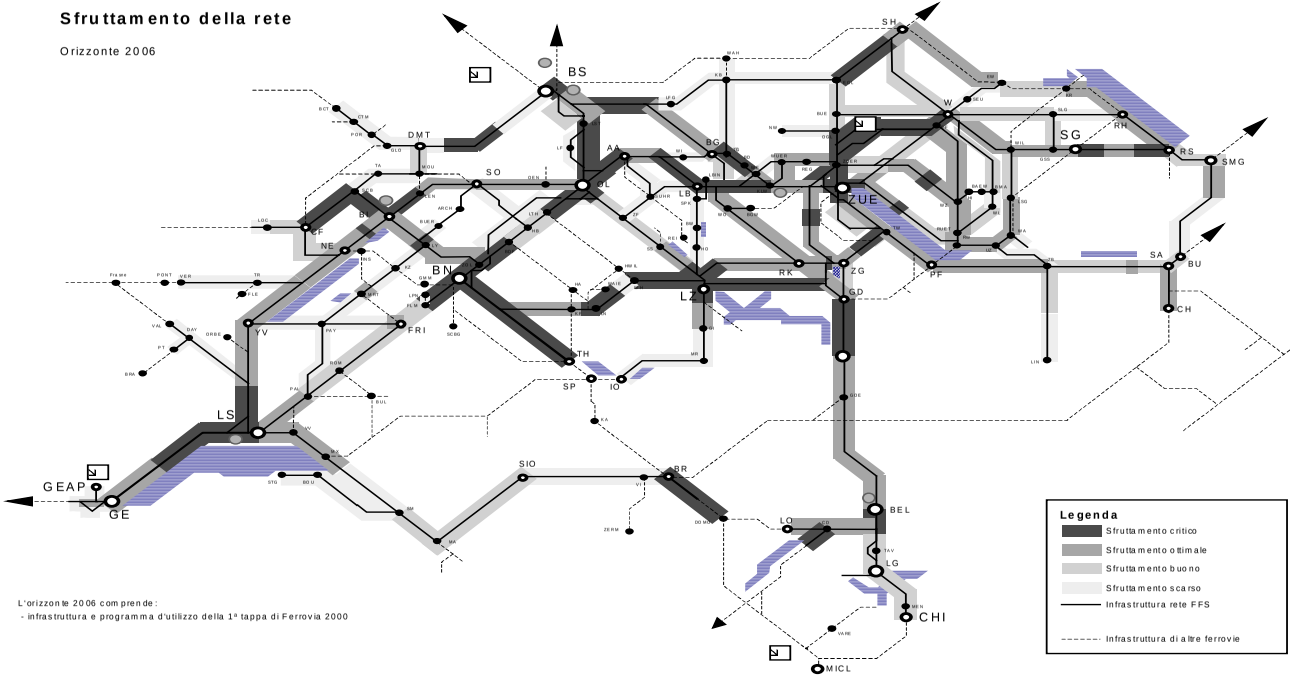

Sagoma pantografo
Orizzonte 2002
BS
SH
DMT
SO
OL
AA
BG
ZUE
W
SG
KH
SMG
BI
CF
NE
BN
LB
RK
ZG
PF
BU
LZ
GD
CH
YV
FRI
TH
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
BEL
LO
LG
CHI
MICL
Elettrotreno
L'orizzonte 2002 comprende :
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
FFS
ITC / Estero
Su tutta la linea ampiezza archetto ... mm, rete FFS
1950mm
1600mm con estremità isolate
1450mm
1320mm
non elettrificata
Sett. comm. Brünig
Ferr. a scartamento ridotto prescelte
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazioni di smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso


Sagoma pantografo
Orizzonte 2006
BS
DMT
SO
OL
AA
BG
ZUE
SH
W
SG
SMG
BU
CH
PF
GD
ZG
RK
LZ
BN
BI
CF
NE
YV
FRI
LS
GE
GEAP
TH
IO
SIO
BR
BEL
LG
LO
CHI
MICL
Legenda
FFS
ITC / Estero
Su tutta la linea ampiezza archetto ... mm, rete FFS
1950mm
1600mm con estremità isolate
1450mm
1320mm
non elettrificata
Sett. comm. Brünig
Ferr. a scartametno ridotto prescelte
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazioni di smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000


Classi di tratte
Orizzonte 2002
BS
SH
DMT
SO
OL
AA
BG
ZUE
SG
RH
SMG
BU
CH
BI
CF
NE
BN
LB
RK
ZG
GD
PF
LZ
YV
FRI
TH
IO
LS
SIO
BR
GE
GEAP
BEL
LG
LO
CHI
MICL
Legenda
FFS
ITC / Estero
D4: 8t/m; 22.5t
D3: 7.2t/m; 22.5t
< D3
< D2
Sett. comm. Brünig
Ferr. a scartamento ridotto prescelte
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazioni di smistamento
Binario per cambio di locomotiva e/o di sorpasso
L'orizzonte 2002 comprende:
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000

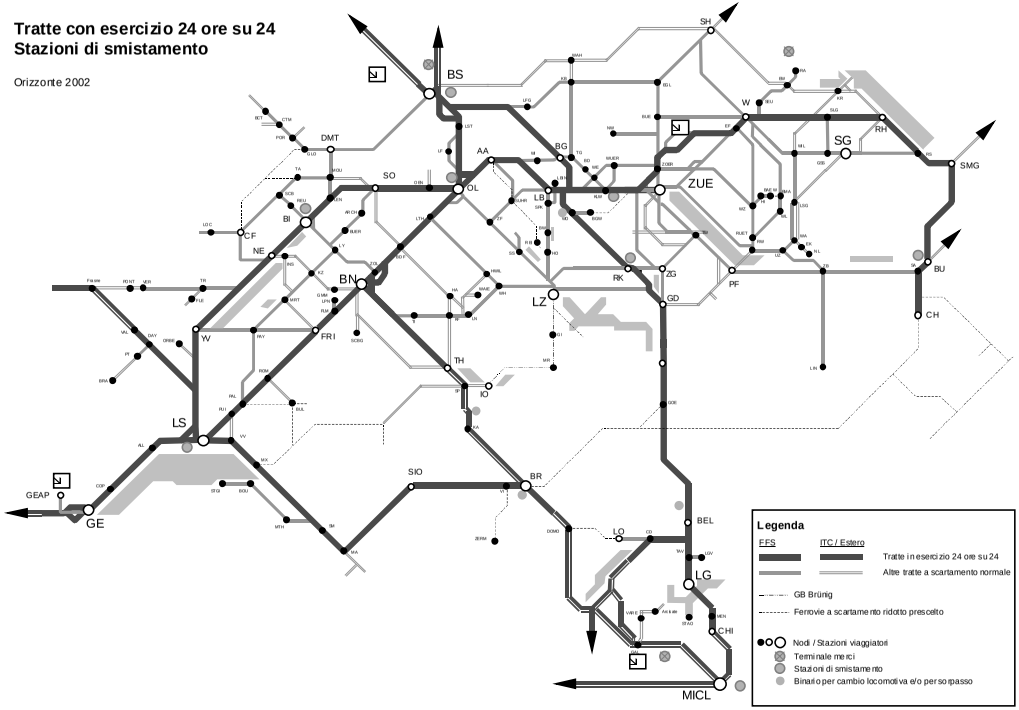

Classi di tratte
Orizzonte 2006
BS
DMT
SO
BI
CF
NE
BN
YV
FRI
LS
GEAP
GE
AA
BG
OL
LB
ZUE
SH
W
SG
RH
SMG
BU
CH
RK
ZG
GD
PF
LZ
TH
IO
SIO
BR
LO
BEL
LG
CHI
MICL
Legenda
FFS
ITC / Estero
D4: 8t/m; 22.5t
D3: 7.2t/m; 22.5t
< D3
< D2
Sett. comm. Brünig
Ferr. a scartamento ridotto prescelte
Nodi/stazioni viaggiatori
Terminal merci
Stazioni di smistamento
Binario per cambio locomotiva e/o di sorpasso
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000


Sfruttamento della rete
Orizzonte 2002
BS
DMT
SO
AA
BG
LB
ZUE
SH
W
SG
RH
RS
SMG
SA
BU
CH
PF
ZG
GD
RK
LZ
BN
NE
CF
YV
FRI
TH
SP
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
LO
BEL
LG
CHI
MICL
Legenda
Sfruttamento critico
Sfruttamento ottimale
Sfruttamento buono
Sfruttamento scarso
Infrastruttura rete FFS
Infrastruttura di altre ferrovie
L'orizzonte 2002 comprende:
- infrastruttura e fase 2001 dell'offerta della 1ª tappa di Ferrovia 2000


Sfruttamento della rete
Orizzonte 2006
BS
DMT
SO
BG
AA
LB
ZUE
SH
W
SG
RH
RS
SMG
SA
BU
CH
PF
ZG
GD
RK
LZ
BN
NE
CF
YV
FRI
TH
SP
IO
LS
GEAP
GE
SIO
BR
BEL
LG
LO
CHI
MICL
L'orizzonte 2006 comprende:
- infrastruttura e programma d'utilizzo della 1ª tappa di Ferrovia 2000
Legenda
Sfruttamento critico
Sfruttamento ottimale
Sfruttamento buono
Sfruttamento scarso
Infrastruttura rete FFS
Infrastruttura di altre ferrovie

Tratte con esercizio 24 ore su 24
Stazioni di smistamento

Orizzonte 2002



Indicatori per il controlling dell'impiego del limite di spesa relativo alla convenzione sulle prestazioni 2003-2006

Finanze	risultato dell'infrastruttura	1. previsto = 0; effettivo >=0
	limite di spesa	2. rispetto
	intensità degli impianti	3. valore degli impianti/chilometro di tracciato
		4. valore degli impianti/chilometro di tratta
	produttività	5. costi dell'infrastruttura/chilometro di tratta
		6. costi dell'infrastruttura/chilometro di tratta
		7. costi dell'infrastruttura/tonnellata-chilometro rimorchiata
Mercato	vendita dei tracciati	8. chilometri di tratta (distinzione fra FFS P/Cargo e terzi)
		9. introiti dai tracciati (distinzione fra FFS P/Cargo e terzi)
		10. introiti dai tracciati/chilometro di tratta
	trasferimento	11. tonnellata-chilometro rimorchiata nel trasporto di merci
	efficienza delle sovvenzioni	12. contributi d'esercizio/ chilometro di tratta
		13. contributi d'esercizio / chilometro di tracciato
	soddisfazione della clientela ITF	14. grado di soddisfazione della clientela primaria
Processi	Indice di sfruttamento della rete	15. in forma cartografica (come per gli allegati 12/13)
		16. capacità di riserva disponibile
	grado di interoperabilità	17. percorribilità/accessibilità di determinati assi di transito/zone industriali (% degli obiettivi fissati) per le diverse esigenze di tracciato(1. ETCS; 2. GSM-R; 3. pantografi tedeschi; 4. Sagoma di spazio libero Oferr 2 e più; 5. Classe di tratta D4 e più)
	sviluppo della rete	18. conseguimento degli obiettivi fissati

Stato della rete	puntualità del traffico viaggiatori	19. arrivi (responsabilità dell'infrastruttura))
	sicurezza dell'esercizio	20 numero deragliamenti (responsabilità dell'infrastruttura)
		21. numero delle messe in pericolo (responsabilità dell'infrastruttura)
	guasti alla linea di contatto	22. numero di casi
		23. minuti di ritardo
	guasti ai segnali	24. numero di casi
		25. minuti di ritardo
	interruzioni di tratta	26. numero di casi (tratta liberata in ritardo dopo lavori di costruzione)
		27. minuti di ritardo (tratta liberata in ritardo dopo lavori di costruzione)
	tratte a traffico rallentato	28. numero (pannelli arancioni in assenza di lavori di costruzione)
	sicurezza delle gallerie	29. % di km di tunnel "sicuri" conformemente agli standard di sicurezza
	uguaglianza di trattamento per i disabili	30. % delle stazioni/fermate adatte ai disabili

La periodicità dei rapporti su ognuno degli indici varia da una volta per trimestre a una volta all'anno a seconda della pertinenza e della mole di lavoro richiesta per la registrazione dei dati. Le indicazioni sul tasso di interoperabilità della rete (indice 17) sono recensite unicamente per il rapporto della fine della convenzione di prestazioni 03-06.

3322