



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

# **Finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché dei contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028**

## **Rapporto esplicativo sul progetto posto in consultazione**

del 28 giugno 2023

---

## Compendio

*Il Consiglio federale intende proporre un limite di spesa per un importo di 15 100 milioni di franchi per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028. Propone inoltre un credito d'impegno di 185 milioni di franchi per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028.*

*Parallelamente fissa gli obiettivi per l'esercizio, il mantenimento e lo sviluppo tecnico dell'intera infrastruttura ferroviaria in Svizzera. Inoltre, informa per la terza volta e in modo approfondito sullo stato degli impianti, sul carico e sul grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.*

*Le cifre e le basi del presente progetto si riferiscono allo stato di fine maggio 2023.*

### *Situazione iniziale*

*Per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, previsto dalla legge sulle ferrovie (Lferr), si utilizza il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) prevedendo limiti di spesa quadriennali e convenzioni sulle prestazioni (CP) con i diversi gestori dell'infrastruttura (GI). Le convenzioni sulle prestazioni per gli anni 2025–2028 (CP 25–28) sono stipulate tra la Confederazione, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), e i GI interessati. Per il finanziamento dei compiti sistemici si propone di impiegare, come già quattro anni fa, lo stesso limite di spesa. A questo proposito, con i GI si concludono contratti slegati dalle CP.*

*Sulla base della legge sul trasporto di merci (LTM) e di quella sul trasferimento del traffico merci (LTrasf) viene inoltre presentato, sempre per gli anni 2025–2028, un decreto federale concernente un credito d'impegno per i contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati.*

### *Contenuto del progetto*

*Con la CP 25–28, la Confederazione e i GI convergono gli obiettivi da raggiungere e i relativi mezzi finanziari messi a disposizione per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Gli obiettivi sovraordinati stabiliti finora per i GI si sono dimostrati validi e vengono per lo più mantenuti.*

*Per indennizzare i costi non coperti pianificati derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (indennità d'esercizio) e per finanziare gli investimenti nel mantenimento della qualità (contributi d'investimento) e i compiti sistemici, la Confederazione prevede un limite di spesa di 15 100 milioni di franchi per gli anni 2025–2028, con un aumento di 700 milioni di franchi rispetto al limite di spesa 21–24. A causa del rincaro registrato nel 2022 e di quello ulteriore atteso, dell'aumento dei prezzi dell'elettricità e della riduzione delle entrate dai prezzi delle tracce, di fatto i mezzi a disposizione per le CP 25–28 saranno presumibilmente inferiori rispetto al periodo CP in corso. La loro crescita sarà, sull'insieme del quadriennio, pari al 5 per cento circa.*

---

*Nelle offerte di base trasmesse entro il 28 febbraio 2023 all'UFT i GI hanno chiesto mezzi per un totale di 19 700 milioni di franchi. Questi mezzi servono a garantire la disponibilità e la qualità della rete e, quindi, lo svolgimento dei trasporti; inoltre, contribuiscono alla protezione climatica, alla Strategia energetica e alla Strategia Biodiversità Svizzera.*

*A causa della precocità della consultazione – mancano ancora più di 1,5 anni fino alla conclusione delle CP – le cifre e i contenuti non sono ancora sufficientemente consolidati. L'UFT ritiene che le prestazioni prospettate dai GI negli anni 2025–2028 siano più che ottimistiche, perciò entro l'autunno 2023 provvederà, in collaborazione con loro, a dimensionare le misure proposte in modo che siano realisticamente attuabili e ad adeguarle ai mezzi disponibili nel FIF. Al numero 1.6.4 Ripartizione provvisoria dei fondi CP, l'UFT ha stabilito per ogni GI il valore previsto, che fungerà da base per le prossime fasi. È fin d'ora chiaro che i mezzi disponibili e il rincaro limiteranno gli investimenti nel mantenimento della qualità, cosa che nel periodo 2025–2028 si tradurrà presumibilmente in un effettivo calo della quota di interventi in questo settore. Alla luce di questa situazione, per il momento sono state inserite tra le opzioni, ovvero rinviate, tutte le misure che non sono indispensabili per l'esercizio e per l'imprescindibile mantenimento della qualità.*

*Il limite di spesa di 15 100 milioni di franchi può essere finanziato tramite il FIF. L'attuazione dei progetti di ampliamento in corso e previsti resta garantita sotto il profilo finanziario e si evita che vada a carico delle finanze della Confederazione. Grazie al limite di spesa 2025–2028 e ai ricavi delle tracce, di circa 5815 milioni di franchi, i GI potranno contare su una disponibilità finanziaria maggiore rispetto agli anni 2021–2024 per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria.*

*La maggior parte del limite di spesa, pari a circa 11 788 milioni di franchi (78 %), sarà utilizzata per gli investimenti nel mantenimento della qualità. Per le indennità d'esercizio sono previsti 2533 milioni di franchi (17 %). Per i compiti sistemici alimentazione elettrica ferroviaria, radiocomunicazione ferroviaria, informazione alla clientela, sistemi di controllo della marcia dei treni, applicazioni telematiche, interazione veicolo-itinerario e rumore, nel limite di spesa saranno disponibili 594 milioni di franchi (4 %), 383 dei quali destinati agli investimenti.*

*Attualmente 185 milioni di franchi (ca. 1 %) sono previsti per la riserva CP e le opzioni CP, in modo che in caso di necessità si possano versare ai GI mezzi supplementari in funzione dell'avanzamento dei lavori di costruzione e dello stato degli impianti. La concreta esposizione dei mezzi, attualmente definiti con poco margine, avverrà solo in previsione del messaggio.*

*La riserva CP è impiegata per coprire le spese imprevedibili, derivanti principalmente da gravi danni causati da eventi naturali agli impianti ferroviari. È inoltre da prevedere una certa riserva per poter reagire in caso di aumenti del fabbisogno relativo ai binari di raccordo o a importanti cambiamenti nei programmi di mantenimento della qualità. Dalle riserve vanno attinti anche gli eventuali contributi d'investimento (a fondo perso) per il mantenimento della qualità di impianti a fune nonché se si dovesse presentare un fabbisogno supplementare relativo ai compiti sistemici.*

---

*Le opzioni CP sono destinate al finanziamento di progetti la cui attuazione non è ancora garantita: non appena un progetto opzionale è pronto per essere realizzato, l'UFT esamina con il GI la priorità e la possibilità di finanziarlo. Con tali opzioni l'UFT si prefigge di impedire che i fondi siano bloccati da ritardi nei progetti, evitando nel contempo che questi siano cancellati dai piani d'investimento e vengano sospesi.*

*Nell'ambito del messaggio, l'Assemblea federale sarà informata in maniera dettagliata su stato degli impianti, carico e grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Nel complesso, lo stato di quest'ultima è da sufficiente a buono. I dati esatti saranno tuttavia disponibili solo nell'autunno 2023, pertanto quelli riportati al numero 1.5 sono da considerarsi provvisori.*

*Il credito d'impegno di 185 milioni di franchi per i contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028 è destinato all'ulteriore promovimento del trasporto di merci su rotaia e del trasferimento dalla strada. Per il finanziamento degli impianti per il traffico merci non si impiegano mezzi provenienti dal FIF, ma dal «finanziamento speciale del traffico stradale» in virtù della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico ferroviario e aereo (LU-Min).*

*Il 2 novembre 2022 il Consiglio federale ha avviato la consultazione sul perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. Il progetto contiene diverse misure di promovimento del traffico merci su rotaia e le correlate modifiche delle basi legali. Queste possono comportare l'introduzione di nuove fattispecie di promovimento nel periodo 2025–2028 e, quindi, la necessità di modificare i decreti federali sottoposti con il presente progetto.*

---

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>2</b>
<b>1 Situazione iniziale</b>	<b>8</b>
1.1 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare	8
1.2 Principi di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	9
1.2.1 Delimitazione tra trasporti e infrastruttura	9
1.2.2 Delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento	9
1.2.3 Misure alternative e supplementari di terzi	10
1.2.4 Finanziamento esterno di impianti a utilizzazione mista	10
1.2.5 Delimitazione rispetto alla rete stradale (nuovo)	11
1.2.6 Il prezzo delle tracce quale strumento di finanziamento	12
1.2.7 Ordinazione di prestazioni infrastrutturali	13
1.2.8 Ordinazione di compiti sistemici	14
1.2.9 Armonizzazione del periodo di ordinazione TRV con l'ordinazione di prestazioni infrastrutturali (nuovo)	15
1.2.10 Finanziamento delle misure LDis	15
1.2.11 Finanziamento degli impianti a fune	16
1.2.12 Finanziamento degli impianti per il traffico merci privati	17
1.3 Gestione delle convenzioni sulle prestazioni	17
1.3.1 Processo di gestione	17
1.3.2 Processo di controlling	18
1.3.3 Modello di CP	19
1.3.4 Standard settoriali dell'UTP	19
1.3.5 Rendiconto	19
1.3.6 Controlling del portafoglio	20
1.3.7 Controlli a campione	20
1.3.8 Digitalizzazione delle procedure CP	21
1.3.9 Diritto di partecipazione	21
1.4 Indirizzi strategici e obiettivi per l'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028	22
1.4.1 Garanzia della sicurezza	22
1.4.2 Garanzia della disponibilità, della resilienza e della qualità della rete	23
1.4.3 Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili	24
1.4.4 Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura	24
1.4.5 Efficienza e sostenibilità	25
1.5 Stato della rete, carico e grado di utilizzo	26
1.5.1 Rapporti sullo stato della rete	26
1.5.2 Carico e grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	32

1.5.3	Influenza sullo stato della sede ferroviaria e sul mantenimento della qualità	33
1.6	Fabbisogno di mezzi per l'esercizio, il mantenimento della qualità e i compiti sistemici	33
1.6.1	Limite di spesa 2021–2024	33
1.6.2	Metà percorso del periodo 2021–2024	34
1.6.3	Limite di spesa 2025–2028	35
1.6.4	Ripartizione provvisoria dei fondi CP	37
1.6.5	Riserva CP	43
1.6.6	Opzioni CP	44
1.6.7	Fabbisogno di mezzi per i compiti sistemici	44
1.7	Finanziamento tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria	49
1.7.1	Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria è un fondo non autonomo con contabilità propria	49
1.7.2	Conferimenti al FIF	49
1.7.3	L'Assemblea federale decide sui mezzi nel quadro del preventivo	50
1.8	Finanziamento di impianti per il traffico merci privati	51
1.8.1	Principi di finanziamento	51
1.8.2	Fabbisogno di mezzi per il promovimento degli impianti privati per il traffico merci ferroviario	52
1.9	Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie nazionali del Consiglio federale	54
1.9.1	Rapporto con il programma di legislatura	54
1.9.2	Rapporto con le strategie nazionali del Consiglio federale	54
1.9.3	Rapporto con la Strategia Biodiversità Svizzera (SBS)	55
1.9.4	Rapporto con la Strategia energetica 2050	55
1.9.5	Rapporto con la strategia climatica	55
1.9.6	Rapporto con la Strategia nazionale per la protezione delle infrastrutture critiche	56
1.9.7	Rapporto con la Strategia sulla cultura della costruzione	56
1.10	Interventi parlamentari	56
<b>2</b>	<b>Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione</b>	<b>56</b>
<b>3</b>	<b>Tenore del decreto finanziario</b>	<b>56</b>
3.1	Proposta del Consiglio federale e motivazione	56
3.2	Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni	57
3.2.1	Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2021–2024	57
3.2.2	Decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028	57

---

3.3	Stime concernenti il rincaro	58
<b>4</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>58</b>
4.1	Ripercussioni per la Confederazione	58
4.2	Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna	58
4.3	Ripercussioni sull'economia	59
4.4	Ripercussioni per la politica regionale	59
4.5	Ripercussioni sull'ambiente	60
<b>5</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>60</b>
5.1	Costituzionalità e legalità	60
5.2	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	60
5.3	Forma dell'atto	61
5.4	Subordinazione al freno delle spese	61
5.5	Conformità alla legge sui sussidi	61
5.5.1	Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti	61
5.5.2	Gestione materiale e finanziaria	62
5.5.3	Procedura di concessione dei contributi	62
	<b>Elenco delle abbreviazioni</b>	<b>63</b>
	<b>Glossario</b>	<b>66</b>

---

# Rapporto

## 1 Situazione iniziale

### 1.1 Problematica e necessità del credito, importanza del progetto da finanziare

Con il presente progetto il Consiglio federale stabilisce gli obiettivi per l'esercizio, il mantenimento e lo sviluppo tecnico negli anni 2025–2028 dell'infrastruttura ferroviaria dei GI finanziata dalla Confederazione.

Ai fini del loro raggiungimento sottopone alle Camere federali il disegno concernente un decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028. Il limite di spesa è altresì destinato all'indennizzo delle spese derivanti dalle convenzioni sull'adempimento di compiti sistemici e dalle convenzioni di finanziamento (CF) concluse con imprese di trasporto a fune.

Il finanziamento avviene per la terza volta interamente tramite il FIF. Tutte le CP, le convenzioni sui compiti sistemici e le CF con imprese di trasporto a fune vengono concluse esclusivamente tra la Confederazione e la rispettiva impresa: i Cantoni non vi partecipano direttamente, ma versano ogni anno nel FIF un contributo forfettario di 500 milioni di franchi, più il rincaro. Dal finanziamento attraverso il FIF sono esclusi i tratti privi di funzione di collegamento tra località, che in alcuni casi possono essere ricompresi nelle CP se il Cantone interessato è disposto a finanziare una corrispondente parte.

Inoltre, in virtù della legge del 25 settembre 2015<sup>1</sup> sul trasporto di merci e della legge del 19 dicembre 2008<sup>2</sup> sul trasferimento del traffico merci (LTrasf), il Consiglio federale sottopone alle Camere federali il disegno concernente un decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028. Il credito d'impegno è destinato all'ulteriore promovimento del traffico merci ferroviario e del trasferimento dalla strada. I contributi d'investimento della Confederazione a favore di impianti per il traffico merci privati sono finanziati mediante il «finanziamento speciale del traffico stradale» in virtù della legge federale del 22 marzo 1985<sup>3</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico ferroviario e aereo (LUMin).

Il 2 novembre 2022 il Consiglio federale ha avviato la consultazione sul perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. Il progetto contiene diverse misure di promovimento del traffico merci su rotaia e le correlate modifiche delle basi legali. Queste possono comportare l'introduzione di nuove fattispecie di promovimento nel periodo 2025–2028 e, quindi, la necessità di modificare i decreti federali sottoposti con il presente progetto.

---

1 RS 742.41

2 RS 740.1

3 RS 725.116.2



---

## **1.2 Principi di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria**

Rispetto al quadriennio precedente, i principi di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria non cambiano. Qui di seguito li esponiamo nuovamente in forma succinta.

### **1.2.1 Delimitazione tra trasporti e infrastruttura**

Con l'entrata in vigore della riforma delle ferrovie 1, il 1° gennaio 1999 è stato introdotto l'obbligo per tutte le imprese ferroviarie di separare a livello contabile e organizzativo il settore dell'infrastruttura beneficiario di indennità da quelli del traffico viaggiatori e merci e di presentare per ciascun settore un conto settoriale. Dal momento che concerne l'esercizio, il mantenimento della qualità e i compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria, il finanziamento in oggetto si applica unicamente al settore dell'infrastruttura, ovvero ai GI.

### **1.2.2 Delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento**

Dall'entrata in vigore della legislazione sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), avvenuta il 1° gennaio 2016<sup>4</sup>, sono previsti processi di pianificazione e di finanziamento distinti per il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Nello specifico, la pianificazione del mantenimento della qualità è stata vincolata alle CP: nell'ambito del processo CP non viene integrato, in particolare, alcun progetto di ampliamento, di cui all'articolo 5 dell'ordinanza del 14 ottobre 2015<sup>5</sup> sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF), che sia volto all'aumento delle capacità o alla riduzione dei tempi di percorrenza, neppure progetti di minor portata. Secondo l'articolo 51 capoverso 2 della legge del 20 dicembre 1957<sup>6</sup> sulle ferrovie (LFerr) è possibile derogare a questa regola se nell'ambito del mantenimento della qualità oggetto di una CP è prevista la realizzazione di misure di ampliamento subordinate, che possono tuttavia essere integrate nella CP solo una volta concluso il processo di pianificazione di cui all'articolo 16 OCPF.

Tuttavia, mantenimento della qualità e ampliamenti devono essere pianificati in stretto coordinamento al fine di evitare doppiami, sfruttare le sinergie e ridurre al minimo l'impatto sull'esercizio.

L'ultima fase di ampliamento (FA), sottoposta con il progetto del 31 ottobre 2018<sup>7</sup> concernente la fase di ampliamento 2035 del Programma di sviluppo strategico

---

4 RU **2015** 651

5 RS **742.120**

6 RS **742.101**

7 FF **2018** 6143

---

dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), è stata approvata dalle Camere federali il 21 giugno 2019.<sup>8</sup>

Le misure di mantenimento della qualità e di ampliamento subordinate sono attribuite, secondo il principio di prevalenza, ai crediti prevalentemente interessati dalle quote sovraordinate. Ciò riduce fortemente, in particolare, l'onere amministrativo per l'attribuzione.

La situazione relativa alle misure di ampliamento attribuite nel mantenimento della qualità e al mantenimento della qualità subordinato negli ampliamenti è la seguente: secondo lo stato attuale di avanzamento dei programmi, per lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) sono attestati 162 milioni di franchi per il mantenimento della qualità subordinato e 45 milioni relativi ad ampliamenti sono assegnati al mantenimento della qualità; per la FA 2025 gli importi ammontano rispettivamente a 698 e 293 milioni di franchi e per la FA 2035 sono previsti 645 e 112 milioni. Questi importi non vengono compensati tra ampliamento e mantenimento della qualità: se del caso si richiederanno le necessarie aggiunte ai crediti d'impegno per gli ampliamenti.

### **1.2.3 Misure alternative e supplementari di terzi**

Anche se la Confederazione assicura il mantenimento e l'ampliamento della rete ferroviaria vi possono essere esigenze che in tal modo non sono coperte o non lo sono a sufficienza. La Lferr prevede quindi che terzi, segnatamente Cantoni e Comuni, possono chiedere ulteriori opere d'infrastruttura se sono disposti ad assumersi tutti i costi supplementari e se è nel contempo garantita la compatibilità con le fasi strategiche di ampliamento della Confederazione. Ciò non concerne solo l'investimento in quanto tale ma anche i costi d'esercizio che ne risultano.

### **1.2.4 Finanziamento esterno di impianti a utilizzazione mista**

Con la disciplina FAIF è stato stabilito per la prima volta che il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, oltre che tramite i contributi degli utenti (prezzi delle tracce), avviene di principio a cura della Confederazione attingendo al FIF. Anche se la Costituzione federale (Cost.)<sup>9</sup> lascia aperta la possibilità di prevedere nella legge finanziamenti complementari da parte di terzi, la legge tuttavia, eccetto per le misure alternative o supplementari (n. 1.2.3), non contempla siffatti finanziamenti.

È invece importante stabilire che cosa comprende l'infrastruttura da finanziare tramite il FIF. A questo proposito si può intendere solo l'infrastruttura in senso stretto, vale a dire tutte le costruzioni, tutti gli impianti e tutte le installazioni che devono essere utilizzati in comune nell'ambito dell'accesso alla rete (art. 62 cpv. 1 Lferr), non però quelle parti che possono rientrare in senso lato nell'infrastruttura, ma che non sono

---

<sup>8</sup> FF 2019 3081

<sup>9</sup> RS 101

---

indispensabili per l'esercizio ferroviario (art. 62 cpv. 2 Lferr). Tali parti sono per esempio le centrali elettriche delle FFS. Altre imprese ferroviarie non dispongono di centrali elettriche proprie ma si approvvigionano di corrente facendo capo alla rete elettrica generale o alle FFS. Di conseguenza, le FFS finanziano le proprie centrali elettriche con mezzi terzi e imputano all'infrastruttura un prezzo dell'energia elettrica a copertura dei costi.

Vi sono inoltre edifici, impianti e veicoli appartenenti in parte all'infrastruttura in senso stretto (ad es. uffici e magazzini per i servizi di manutenzione) e in parte a quella non indispensabile (ad es. uno sportello per i biglietti o un'edicola). Tuttavia, ciò non significa che ogni edificio utilizzato in misura ridotta dall'infrastruttura debba essere finanziato da quest'ultima. Per questi investimenti si procede in base al principio di prevalenza: se prevale l'utilizzazione per l'infrastruttura principale, il finanziamento avviene tramite il FIF e per le altre utilizzazioni si deve pagare un canone commisurato ai costi; se invece prevale l'uso di terzi o la parte non indispensabile dell'infrastruttura, l'investimento è finanziato da terzi e per le parti indispensabili il GI paga a sua volta un canone commisurato ai costi.

Edifici contenenti installazioni tecniche di sicurezza e di gestione necessarie all'esercizio ferroviario devono essere per principio proprietà del GI e vengono quindi finanziati tramite il FIF, anche se destinati per più della metà ad altre utilizzazioni.

A prescindere dal finanziamento delle installazioni non necessarie all'esercizio ferroviario che restano proprietà del GI, di massima all'infrastruttura non possono essere imputati costi non coperti. Il GI ha altresì la responsabilità di evitare sovvenzionamenti o finanziamenti trasversali rispetto a settori non beneficiari di indennità.

### **1.2.5 Delimitazione rispetto alla rete stradale (nuovo)**

La rete stradale è sovraccarica, ma la domanda di mobilità continua a crescere e bisogna che le città rimangano ben accessibili anche in futuro. È per questo che i mezzi di trasporto devono essere interconnessi: i viaggiatori devono potersi spostare il più rapidamente possibile dall'automobile ai trasporti pubblici, alla bicicletta o alle offerte di condivisione. A tal fine ci vogliono nodi di interscambio ben organizzati che fungano da piattaforme dei trasporti.

È pertanto necessario focalizzarsi su mezzi di trasporto efficienti, come i trasporti pubblici e il traffico pedonale e ciclistico. Al decongestionamento delle strade possono contribuire dei nodi di interscambio con una buona configurazione, ovvero delle cosiddette piattaforme dei trasporti.

Per il finanziamento delle piattaforme dei trasporti la Confederazione si basa sugli strumenti esistenti, come i programmi d'agglomerato e i programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali e dell'infrastruttura ferroviaria. Nell'ambito del PROSSIF il FIF permette, ad esempio, di pianificare nuove stazioni della rete celere regionale e di sostenere i relativi collegamenti agli altri mezzi di trasporto. Inoltre, la Confederazione appoggia l'interconnessione dei diversi vettori di trasporto nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato dedicato ai trasporti e agli insediamenti. Nel quadro delle piattaforme dei trasporti è possibile effettuare investimenti nel mantenimento

---

della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, purché non si tratti di misure per il flusso degli utenti di cui all'articolo 5 capoverso 3 OCPF che richiedono investimenti superiori a dieci milioni di franchi.

Altri punti di intersezione con la rete stradale che possono essere cofinanziati dal FIF sono i passaggi a livello e i sottopassaggi stradali.

### **1.2.6 Il prezzo delle tracce quale strumento di finanziamento**

Per l'utilizzazione della rete ferroviaria le imprese di trasporto ferroviario (ITF) devono corrispondere ai GI un canone, il cosiddetto prezzo delle tracce\*<sup>10</sup>, destinato in primo luogo a coprire i costi marginali, ossia i costi diretti causati dalla circolazione di un'ITF su un determinato percorso a un dato orario. Questo consente di finanziare circa un terzo dei costi d'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, mentre il resto è finanziato dalla Confederazione attraverso il FIF. Il prezzo delle tracce si compone essenzialmente del prezzo di base, del contributo di copertura e del prezzo dell'energia elettrica.

Il sistema svizzero dei prezzi delle tracce è stato introdotto con la riforma delle ferrovie del 1999 e sottoposto per la prima volta il 1° gennaio 2013 a un'importante revisione. Grazie a una maggiore differenziazione dei prezzi, il sistema incentiva comportamenti rispettosi dell'ambiente e l'impiego di veicoli con un minor impatto sull'infrastruttura. Il prezzo delle tracce tiene conto, in particolare, dell'usura causata dai treni alla rete ferroviaria, promuovendo in tal modo l'impiego di materiale rotabile adeguato. Con effetto dal 1° gennaio 2021 il sistema è stato ulteriormente differenziato, prevedendo incentivi supplementari per un uso efficiente delle capacità di produzione.

Nel 2022 e 2023 una società esterna incaricata dall'UFT ha sottoposto l'intero sistema a una nuova valutazione. Sulla base di quest'ultima si è deciso di effettuare la prossima revisione in due fasi: nel 2023 si procederà a modifiche urgenti, come quella dell'importo della copertura assicurativa per le autorizzazioni di accesso alla rete, e alla verifica dei costi marginali standard. Gli elementi d'incentivazione contenuti nel prezzo delle tracce restano immutati negli anni 2025–2028 e, se del caso, saranno modificati presumibilmente per gli anni 2029–2032, tenendo conto dei risultati della suddetta valutazione.

Il prezzo delle tracce, determinato secondo le disposizioni dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>11</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e dell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012<sup>12</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT), deve coprire almeno i costi diretti causati dalla circolazione di un treno sulla traccia ordinata (costi marginali). Il contributo di copertura, stabilito in percentuale sui ricavi dei trasporti, può contribuire ulteriormente ai costi fissi dell'infrastruttura ferroviaria.

---

<sup>10</sup> I termini contrassegnati da un asterisco sono spiegati nel glossario. L'asterisco è riportato unicamente alla prima occorrenza del termine.

<sup>11</sup> RS 742.122

<sup>12</sup> RS 742.122.4

---

L'UFT stabilisce il prezzo per le prestazioni di base di cui all'articolo 21 OARF sulla scorta delle indicazioni dei GI. In qualità di autorità competente per il rilascio delle concessioni, fissa inoltre l'ammontare del contributo di copertura. I prezzi per le prestazioni supplementari di cui all'articolo 22 OARF vengono definiti – e pubblicati – dai GI, che vi provvedono senza discriminazioni. Nel 2022 le ITF hanno versato ai GI circa 1,4 miliardi di franchi tramite il prezzo delle tracce. Una parte essenziale di quest'ultimo concerne il prezzo di base (21 %), l'usura (20 %), il prezzo dell'energia elettrica (18 %), il contributo di copertura (37 %).

Con effetto dal 2023 è stato adeguato il prezzo per la captazione di energia elettrica dalla linea di contatto. Il prezzo della corrente ferroviaria è stato aumentato come segue: dal 2023 il trasporto regionale e merci pagheranno un centesimo in più per chilowattora (12 centesimi, ossia + 9 %), il traffico a lunga distanza tre centesimi in più (14 centesimi, ossia + 27 %). È quanto ha deciso l'UFT dopo aver consultato le unità amministrative interessate. Se i prezzi dell'energia permarranno agli elevati livelli attuali, per il 2024 l'UFT prevede di far pagare l'elettricità al trasporto regionale e merci alla stessa tariffa del traffico a lunga distanza. In tal modo si tiene conto della richiesta di pari trattamento per tutti i settori di trasporto.

Il contributo di copertura per il traffico a lunga distanza è stato solo ritoccato Secondo le ipotesi del BAV; gli importi esatti saranno completati in vista del messaggio.

In seguito al progressivo ammodernamento dell'infrastruttura e all'impiego di materiale rotabile con un minor impatto sulla stessa, i costi marginali – corrente ferroviaria esclusa – tenderanno a diminuire, e con questi le tariffe per i prezzi delle tracce e le entrate dei GI. Nel periodo 2025–2028 si prevede che i prezzi delle tracce, considerando anche il loro adeguamento, genereranno ricavi per complessivamente 6 miliardi di franchi circa.

## **1.2.7 Ordinazione di prestazioni infrastrutturali**

Le entrate dei prezzi delle tracce non coprono tutti i costi dei GI. Poiché un'infrastruttura ferroviaria sicura ed efficiente costituisce un importante fattore di competitività ed è decisiva per la prosperità economica del Paese, la Confederazione commissiona presso i GI l'esercizio e il mantenimento della qualità, ossia la conservazione e l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria allo sviluppo della tecnica e alle esigenze dei trasporti, senza aumenti della capacità (più treni-chilometri, tempi di percorrenza più brevi). Gli investimenti che ne esulano sono ordinati come misure d'ampliamento tramite convenzioni di attuazione presso i GI.

La Confederazione conclude CP quadriennali dal 1999 con le FFS e dal 2011 con tutti i GI (con l'eccezione della CP biennale degli anni 2011–2012, volta ad adattare i periodi delle CP a quelli della legislatura conformemente all'ordinanza del 5 aprile 2006<sup>13</sup> sulle finanze della Confederazione [OFC]). Le convenzioni stabiliscono anticipatamente per i singoli anni le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento ai

---

<sup>13</sup> RS **611.01**. Una modifica del 5 dicembre 2008 (RU 2008 6455) dell'OFC garantisce che le decisioni finanziarie pluriennali e ricorrenti di notevole portata siano sottoposte alle Camere federali sempre all'inizio di una nuova legislatura.

---

GI. L'indennità d'esercizio è calcolata in funzione dei costi non coperti e pianificati risultanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sulla base delle pianificazioni a medio termine dei GI. Il contributo d'investimento si basa sulla pianificazione degli investimenti a medio termine dei GI, che deve essere aggiornata almeno annualmente. Gli oneri di ammortamento, che vanno annunciati al termine del relativo anno all'UFT, sono compensati mediante contributi a fondo perso. Per gli altri investimenti i GI ricevono mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente. In linea di massima i mutui restano a tempo indeterminato presso il GI e devono essere restituiti soltanto se gli impianti che hanno finanziato non vengono più utilizzati per l'esercizio ferroviario oppure se il volume d'investimento è inferiore al totale degli ammortamenti. Questi mutui sono pertanto considerati alla stregua di capitale proprio.

### **1.2.8 Ordinazione di compiti sistemici**

Un'impresa può essere incaricata di assolvere compiti preminenti relativi al traffico ferroviario o all'intero settore dei trasporti pubblici per conto di un gruppo di imprese (cosiddetta gestione di compiti sistemici). Con la legge federale del 28 settembre 2018<sup>14</sup> sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF) è stata creata una base legale affinché la gestione di questi compiti nel settore dell'infrastruttura ferroviaria, in passato finanziata mediante CP, sia disciplinata in modo verificabile e univoco in convenzioni di durata indeterminata.

Per i compiti sistemici già finanziati nell'ambito delle CP 17–20 sono state concluse, con effetto dal 2021, convenzioni individuali con le imprese interessate, che hanno permesso di ottimizzare l'organizzazione e l'azione di indirizzo e di definire le competenze in modo univoco. Ove opportuno, a medio termine la gestione dei compiti sistemici va affidata a enti indipendenti, ad esempio a imprese in compartecipazione fondate dal settore. Nel prossimo periodo CP l'UFT intende conferire un mandato per la gestione del compito sistemico «rumore» (cfr. n. 1.6.7). Oltre a questo, per il momento non ne sono previsti altri, ma resta intatta la possibilità per il settore di adottare soluzioni autonome (assunzione di compiti preminenti senza mandato dell'UFT; art. 36 Lferr).

Attualmente sono sette i compiti sistemici commissionati dall'UFT e finanziati mediante il FIF (informazione alla clientela, sistemi di controllo della marcia dei treni ETCS [*European Train Control System*] e CTMS [scartamento metrico], radiocomunicazione ferroviaria, STI TAF/TAP [specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per applicazioni telematiche traffico merci (TAF) e viaggiatori (TAP)], alimentazione elettrica ferroviaria e interazione veicolo-itinerario scartamento metrico [RAILplus RPL]). L'informazione alla clientela comprende anche quella sull'interconnessione dei trasporti pubblici con altre offerte di mobilità. Cinque compiti sistemici sono gestiti dal 2021 dalle FFS, uno dalla FR e uno da RAILplus. Il finanziamento avverrà come in passato attraverso limiti di spesa quadriennali.

---

<sup>14</sup> FF 2018 5125

---

## **1.2.9 Armonizzazione del periodo di ordinazione TRV con l'ordinazione di prestazioni infrastrutturali (nuovo)**

Attualmente i periodi di ordinazione biennali nel traffico regionale viaggiatori (TRV) coincidono con i periodi d'orario e, sotto il profilo temporale, non sono armonizzati con i quadrienni della CP (periodi CP) e con le legislature parlamentari. Nello specifico, i periodi di ordinazione 2024/2025, 2026/2027 e 2028/2029 non corrisponderebbero al periodo CP 2025–2028. Allo stesso modo, neanche i crediti d'impegno quadriennali per il TRV sono armonizzati con le partecipazioni cantonali (cosiddette «chiavi di ripartizione OQC») che devono essere aggiornate ogni quattro anni. Sempre dando seguito a un auspicio dei Cantoni e delle imprese di trasporto, l'UFT ha proposto un'armonizzazione temporale dei periodi di ordinazione con i periodi CP. Nella fattispecie si condurrà nel 2024 una procedura di ordinazione annuale, per poi ripassare dal 2025/2026 alla periodicità biennale. In futuro i periodi di ordinazione risulteranno pertanto armonizzati.

## **1.2.10 Finanziamento delle misure LDis**

Dal 2019 le misure per eliminare le barriere nelle stazioni, che secondo la legge del 13 dicembre 2002<sup>15</sup> sui disabili (LDis) devono essere realizzate entro il 2023, saranno finanziate interamente mediante il FIF. Spesso non è possibile delimitare sul piano finanziario l'ordinario mantenimento della qualità dagli adeguamenti alla LDis.

L'UFT mira ad attuare le prescrizioni della LDis in tutte le stazioni e fermate ferroviarie secondo i tempi stabiliti e in maniera uniforme e proporzionale. Nel 2017, per l'attuazione della LDis alle stazioni e fermate ferroviarie, ha elaborato delle istruzioni di pianificazione e incaricato le ferrovie di sviluppare ulteriormente le proprie strategie LDis, tenendo conto sia delle istruzioni che dell'adeguato Ausilio alla pianificazione dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP). Nel frattempo è già stato possibile chiarire quasi tutte le incongruenze che contenevano le pianificazioni dei GI.

Dall'ultimo rapporto dell'UFT sullo stato dei lavori per l'«attuazione della legge sui disabili alle stazioni e fermate ferroviarie», pubblicato a fine 2022, risulta che il 52 cento delle circa 1800 stazioni e fermate ferroviarie in Svizzera è già dotato di un accesso autonomo e senza preavviso ai sensi della LDis (stato a fine 2021). Trattandosi, in molti casi, di grandi stazioni, a oggi usufruisce della conformità LDis il 73 per cento dei viaggiatori. I programmi di attuazione permettono una pianificazione affidabile della procedura da seguire fino alla fine del 2023, data alla quale saranno state adeguate altre 166 stazioni e fermate ferroviarie su tutto il territorio nazionale. Se, tenuto conto del fabbisogno atteso, un intervento costruttivo non è realizzabile con un onere proporzionale e, quindi, si rinuncia per il momento all'attuazione, i GI devono offrire servizi sostitutivi, in genere sotto forma di assistenza da parte del personale, conformemente alla disposizione LDis relativa alla proporzionalità.

In circa 407 stazioni e fermate ferroviarie i GI prevedono di apportare i necessari adeguamenti costruttivi solo dopo il 2023. Il ritardo è a carico dei GI. Nei casi in cui

---

<sup>15</sup> RS 151.3

---

l'adeguamento costruttivo è previsto solo dopo tale data, al più tardi a partire dal 1° gennaio 2024 e fino alla data di entrata in servizio delle rispettive stazioni e fermate ferroviarie adeguate le imprese devono offrire servizi transitori. Di norma questi devono essere proposti, come quelli sostitutivi, sotto forma di assistenza del personale. Qualora per motivi tecnici ciò non dovesse essere possibile, si garantisce per lo più un servizio navetta.

I costi dei servizi sostitutivi e transitori offerti nelle stazioni e fermate ferroviarie non (ancora) adeguate sono a carico del settore dell'infrastruttura, e quindi delle CP 25–28.

Gli adeguamenti vanno coordinati con i programmi ferroviari di ampliamento in corso e con l'ordinario mantenimento della qualità, affinché nei limiti del possibile venga avviato un solo cantiere per ogni stazione e fermata ferroviaria. Ciononostante occorre fare in modo che l'adeguamento sia realizzato il più possibile a ridosso del termine stabilito nella LDis (31.12.2023). In ogni singolo caso di mancato rispetto di quest'ultimo i GI devono accertarsi che l'attuazione avvenga quanto prima.

L'attuazione della LDis nelle stazioni e fermate ferroviarie porterà benefici per tutti coloro che fanno uso dei trasporti pubblici, rendendo più semplice salire e scendere dai treni: che sia per le persone a mobilità ridotta, gli anziani, gli utenti con molti bagagli o passeggino oppure per i viaggiatori costretti alle stampelle, ad esempio dopo un incidente, l'accesso a livello è particolarmente importante in quanto costituisce il presupposto per poter utilizzare autonomamente i trasporti pubblici.

A questo proposito si rimanda al rapporto in adempimento del postulato Reynard «Accessibilità dei trasporti pubblici per i disabili» (Po. 20.3874).

### **1.2.11 Finanziamento degli impianti a fune**

Secondo la legge del 23 giugno 2006<sup>16</sup> sugli impianti a fune (LIFT), per quanto concerne il finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura gli impianti a fune con funzione di collegamento tra località sono equiparati alle ferrovie. Pertanto, per gli investimenti nell'infrastruttura di questi ultimi si applica la stessa delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento (cfr. n. 1.2.2.). Visto che questi impianti non possono essere separati e quindi le imprese che li gestiscono non operano la distinzione settoriale tra infrastruttura e trasporti, nell'OCPF è stato stabilito che il 50 per cento dell'investimento complessivo in un impianto a fune è considerato infrastruttura e può essere finanziato tramite il FIF (art. 38 cpv. 2 OCPF).

In questo settore il fabbisogno a lungo termine di investimenti nel mantenimento della qualità è stimato in media a 20–30 milioni di franchi l'anno. Poiché durante la redazione del presente documento non erano ancora noti nello specifico tutti i progetti previsti al riguardo, per gli investimenti nel mantenimento della qualità si proseguirà con il finanziamento per oggetto mediante i limiti di spesa e le CF quadriennali concluse con le imprese interessate.

---

<sup>16</sup> RS 743.01



---

## **1.2.12 Finanziamento degli impianti per il traffico merci privati**

La Confederazione può accordare contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo del traffico combinato (impianti di trasbordo TC) e binari di raccordo (art. 8 cpv. 1 LTM). Può inoltre accordarne per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato (art. 18 cpv. 1 LUMin) I contributi, concessi sulla base dell'articolo 18 capoverso 1 LUMin, non vengono finanziati mediante il FIF. La loro gestione, in quanto mezzi federali destinati a promuovere i suddetti impianti e binari, avviene tramite specifici crediti d'impegno pluriennali (art. 8 cpv. 7 LTM), conformemente all'articolo 10 capoverso 1 OFC.

## **1.3 Gestione delle convenzioni sulle prestazioni**

I principi e i presupposti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sono stabiliti nel capitolo 6 Lferr. A livello di ordinanza il finanziamento è disciplinato in dettaglio nell'OCPF.

L'ordinazione dell'esercizio e del mantenimento della qualità tramite CP come pure dell'ampliamento mediante convenzioni di attuazione si basa su processi di gestione ben definiti, che prevedono tra le altre cose il controlling del portafoglio delle misure di mantenimento della qualità e il controlling dei progetti di ampliamento.

### **1.3.1 Processo di gestione**

Nella gestione amministrativa il concetto di controlling è inteso in senso ampio. Secondo l'articolo 21 dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>17</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione la supervisione (controlling) è uno strumento di direzione che consente di incidere continuamente sui processi di conseguimento degli obiettivi a tutti i livelli, ossia un metodo di direzione e di conduzione globale. In tal senso il termine tecnico «controlling» racchiude anche il significato di padronanza, conduzione, gestione e regolazione dei processi.

Anche il processo di gestione del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria definito nell'articolo 6 OCPF si basa su una concezione ampia del controlling, inteso come conduzione orientata agli obiettivi e agli incentivi dell'intero processo di ordinazione dell'offerta di prestazioni.

L'articolo 1 della legge del 6 ottobre 1990<sup>18</sup> sui sussidi (LSu) stabilisce che gli aiuti finanziari e gli indennizzi della Confederazione vengono concessi tra l'altro unicamente se conseguono lo scopo in modo economico ed efficace.

---

<sup>17</sup> RS 172.010.1

<sup>18</sup> RS 616.1

---

La gestione del finanziamento dell'infrastruttura si concentra pertanto sia sul conseguimento degli obiettivi perseguiti (efficacia), sia sull'economicità nel raggiungimento di tali obiettivi (efficienza).

### 1.3.2                    **Processo di controlling**

Il processo di gestione così com'è definito nell'articolo 6 OCPF è inteso come un ciclo a circuito chiuso. L'intero processo di finanziamento dell'infrastruttura è gestito dall'UFT e comprende, in relazione alle CP, segnatamente:

- l'**ordinazione** di prestazioni infrastrutturali, inclusa la pianificazione delle prestazioni da fornire e degli obiettivi da convenire come pure le trattative con i GI;
- il **monitoraggio**, ossia la verifica periodica della fornitura delle prestazioni e del raggiungimento degli obiettivi da parte dei GI;
- i **correttivi** e dunque la disposizione di misure tecniche, finanziarie od organizzative adeguate, qualora il raggiungimento degli obiettivi sia compromesso;
- le **aggiunte** alle CP e, se del caso, l'adeguamento delle prestazioni da fornire, degli obiettivi convenuti o una modifica della CF.

La pianificazione dell'ordinazione dell'infrastruttura si basa sulle direttive e sulla pianificazione finanziaria della Confederazione (art. 13 OCPF) nonché sulle offerte vincolanti dei GI (art. 27 OCPF). La documentazione d'offerta da presentare comprende la descrizione dell'offerta di prestazioni, la pianificazione a medio termine, il piano d'investimento, gli indicatori per la misurazione delle prestazioni calcolati sulla base della pianificazione a medio termine e le motivazioni per le eventuali differenze rispetto ai piani precedenti. L'articolo 24 OCPF stabilisce i requisiti per il piano d'investimento da aggiornare a scadenza annuale. I requisiti per la pianificazione a medio termine sono precisati nell'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011<sup>19</sup> sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC).

La qualità delle pianificazioni a medio termine e dei piani d'investimento dei GI riveste un'importanza fondamentale: infatti, durante il periodo oggetto della CP le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento concordati possono essere modificati a posteriori soltanto a determinate condizioni. La definizione preventiva delle indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento per un periodo pluriennale favorisce inoltre una gestione parsimoniosa delle risorse disponibili e crea degli incentivi al miglioramento della produttività aziendale. Conformemente all'articolo 67 Lfer i GI attribuiscono eventuali utili a una riserva speciale destinata a coprire futuri disavanzi e possono impiegare questi mezzi nell'anno successivo per ulteriori misure. Lo strumento di finanziamento garantisce in tal modo ai GI una sufficiente flessibilità per la pianificazione del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria (art. 13 OCPF).

---

<sup>19</sup> RS 742.221

---

### 1.3.3 Modello di CP

La pianificazione sfocia in una CP (art. 28 OCPF), in base alla quale i GI forniscono le prestazioni ordinate. È approntato un modello di CP (2025–2028), facendo capo a quello attuale e aggiornandolo, affinché tutti i GI dispongano di una base unitaria. I GI orientano le loro attività operative in funzione degli obiettivi qualitativi e quantitativi prefissati, del cui raggiungimento sono responsabili, e pianificano gli investimenti fissando le priorità secondo gli standard da rispettare e gli obiettivi convenuti. Gli obiettivi e i relativi indici sono definiti su una base uniforme per tutti i GI. Tutto ciò assicura una gestione finalizzata agli obiettivi dell'intero processo di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

### 1.3.4 Standard settoriali dell'UTP

Dal 2014 i GI rendono conto delle condizioni dei loro impianti in maniera uniforme compilando un rapporto annuale sullo stato della rete (RapRet). Il regolamento dell'UTP «Regelwerk Technik Eisenbahn, 29900, Netzzustandsbericht» (R RTE 29900)<sup>20</sup>, testo di riferimento per la compilazione del RapRet, è servito da base per l'allineamento del quadro tecnico e finanziario della situazione e per la stesura delle raccomandazioni «Gestione finanziaria e controlling della convenzione sulle prestazioni» (standard del settore)<sup>21</sup>.

Nell'ambito di vari gruppi di lavoro, oltre a formulare le raccomandazioni per l'ammortamento finanziario e l'applicazione di standard contabili, l'UTP e l'UFT hanno rielaborato la pianificazione degli investimenti oggetto della CP, la delimitazione tra conto degli investimenti e conto economico nonché gli indici CP e sviluppato un controlling sul mantenimento della qualità (controlling degli investimenti CP).

### 1.3.5 Rendiconto

In base all'articolo 31 OCPF, i GI rendono periodicamente conto per via digitale sul raggiungimento degli obiettivi, lo stato della rete, il carico e il grado di utilizzo dell'infrastruttura come pure sullo stato dei progetti d'investimento convenuti e il coinvolgimento delle ITF.

Il rendiconto deve limitarsi ad affermazioni fondamentali rilevanti ai fini della conduzione e dev'essere possibilmente armonizzato con le scadenze di rendiconto e i ritmi di conduzione interni all'impresa. Il rendiconto è integrato da uno scambio d'informazioni regolare tra il committente e il GI.

Per progetti che comportano rischi considerevoli l'UFT esige un rendiconto specifico nell'ambito del controlling del portafoglio (cfr. n. 1.3.6). Per l'adempimento dei suoi

---

<sup>20</sup> Consultabile in Internet all'indirizzo [www.voev.ch](http://www.voev.ch) > Service > Publikationen > Regelwerk Technik Eisenbahn.

<sup>21</sup> Consultabile in Internet all'indirizzo [www.voev.ch](http://www.voev.ch) > Service > Publikationen > Branchenstandards.

---

compiti, ha il diritto di consultare i documenti e i dati concernenti il settore dell'infrastruttura. Sono fatte salve le misure previste dalla LSu e dalla Lferr – qualora i fondi federali vengano destinati a un altro uso o utilizzati in modo antieconomico – nonché l'attività di vigilanza sulla sicurezza, completamente separata dalla gestione finanziaria.

I GI inoltrano i rendiconti, comprensivi dei dati di base, mediante l'interfaccia «Web Dati dell'Infrastruttura» (WDI)<sup>22</sup> all'UFT, che li verifica e analizza per via elettronica. I rendiconti possono essere pubblicati dall'Ufficio. L'UFT analizza le differenze tra stato previsto ed effettivo, formula raccomandazioni per eventuali adeguamenti e stabilisce all'occorrenza le misure correttive da adottare. Se risulta che non vengono fornite le prestazioni ordinate, gli obiettivi non sono raggiunti o i termini fissati non sono rispettati, può ordinare le misure del caso o esigere il rimborso delle prestazioni finanziarie.

### **1.3.6 Controlling del portafoglio**

Il controlling del portafoglio, di cui sono già stati gradualmente realizzati singoli elementi nell'ambito dei resoconti relativi al periodo CP 17–20, è orientato ai rischi, focalizzandosi sui cosiddetti progetti di «categoria A», ossia su progetti complessi caratterizzati da importanti volumi d'investimento (costi  $\geq 50$  mio. fr.) o elevati rischi (valore del rischio ponderato  $\geq 10$  mio. fr.). Inoltre, sgrava il resoconto sui progetti meno complessi e non caratterizzati da rischi, per il quale vengono concesse agevolazioni se, nell'ambito di una verifica strutturata, il GI dimostra che il suo controlling degli investimenti soddisfa i requisiti minimi stabiliti dallo standard del settore.

Questo approccio permette di armonizzare i resoconti e di renderli più trasparenti. Lo scambio dei dati con i GI avviene dal 2018 tramite la WDI (cfr. n. 1.3.8), che consente un'analisi tempestiva dei dati di ogni singolo progetto come pure valutazioni di sintesi (quadro del portafoglio per ogni GI e per l'insieme dei GI).

Il controlling del portafoglio comprende anche l'esame dei requisiti minimi, effettuato dal 2018. L'esame serve a verificare se il GI adempie già i requisiti minimi stabiliti dal settore in materia di controlling degli investimenti o se occorre ottimizzare il sistema adottato. L'esame si limita al controlling degli investimenti. Un elemento importante al riguardo è l'interfaccia tra i settori infrastrutturale e finanziario. Con ciò si assicura l'attuazione entro fine 2024 delle direttive dello standard settoriale (SS-CCP).

### **1.3.7 Controlli a campione**

In quanto verifica a posteriori dell'attuazione delle CP, gli attuali controlli si focalizzano essenzialmente su due aspetti. Il primo è la qualità della manutenzione e dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, controllata in primo luogo dai GI stessi.

---

<sup>22</sup> [www.bav.admin.ch/wdi-it](http://www.bav.admin.ch/wdi-it)

---

Il secondo aspetto riguarda l'impiego dei mezzi della Confederazione: a questo proposito il servizio responsabile dell'UFT conduce, oltre che il controlling, controlli a campione e audit in funzione delle priorità prestabilite, in modo da assicurare che i fondi oggetto delle CP non siano impiegati per scopi diversi da quelli previsti.

Dal 2022, in seguito alla valutazione delle CP commissionata dall'UFT nel 2017, sono sottoposte a controlli a campione e in funzione dei rischi anche la qualità e la portata del mantenimento della qualità finanziato dalla Confederazione, in particolare quello relativo al genere d'impianto «sede ferroviaria». Le esperienze finora raccolte dimostrano l'efficacia dei controlli: i loro risultati forniscono all'UFT un quadro dell'attività dei GI che finora non era possibile ottenere, consentendogli in particolare di conseguire informazioni sui lavori di rinnovamento per i quali non è richiesta una procedura di approvazione dei piani e sulla cui pianificazione ed esecuzione l'UFT possedeva solo conoscenze superficiali. Sulla scorta dei rapporti d'esame redatti da una società esterna l'Ufficio è in grado di formulare raccomandazioni per i GI e stabilire eventuali oneri. Una panoramica sugli esami condotti nel 2022 è disponibile sul sito Internet dell'UFT<sup>23</sup>.

### **1.3.8 Digitalizzazione delle procedure CP**

Le procedure CP vengono costantemente snellite grazie alla digitalizzazione. La WDI, istituita il 16 aprile 2018, è uno strumento fondamentale in tal senso<sup>24</sup>. L'applicazione si fonda in ampia misura sull'operato dei gruppi di lavoro dell'UTP incaricati di armonizzare la strutturazione degli impianti e gli indici (standard del settore).

### **1.3.9 Diritto di partecipazione**

La legislazione OIF, oltre ad assicurare l'accesso senza discriminazioni alla rete e a rafforzare i diritti dei passeggeri, ha introdotto il diritto per le ITF di partecipare alla pianificazione degli investimenti dei GI, obbligando i secondi a pubblicare periodicamente i propri piani d'investimento e a consultare le prime, che avranno quindi modo di pronunciarsi sulle decisioni d'investimento. Da inizio 2023 la pubblicazione dei piani d'investimento avviene tramite la WDI<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> [www.uft.admin.ch](http://www.uft.admin.ch) > Modi di trasporto > Ferrovia > Infrastruttura ferroviaria > Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

<sup>24</sup> [www.uft.admin.ch/wdi](http://www.uft.admin.ch/wdi)

<sup>25</sup> [www.bav.admin.ch/wdi-it](http://www.bav.admin.ch/wdi-it)

---

## 1.4 Indirizzi strategici e obiettivi per l'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028

Gli indirizzi strategici e gli obiettivi per i GI sono importanti elementi costitutivi delle CP 25–28. Stabiliti per tutti i GI sulla stessa base, si fondano sugli obiettivi della politica dei trasporti e d'assetto del territorio della Confederazione e sulla strategia delle infrastrutture federali<sup>26</sup>.

In generale i GI sono responsabili per un esercizio e un mantenimento efficienti dell'infrastruttura. La Confederazione si aspetta concretamente che negli anni 2025–2028 i GI perseguano i seguenti indirizzi strategici:

- garanzia della sicurezza,
- garanzia della disponibilità, della resilienza e della qualità della rete,
- utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili,
- mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura,
- efficienza e sostenibilità.

Con la fissazione degli obiettivi relativi agli indirizzi strategici, la Confederazione intende assicurare un impiego efficace ed efficiente dei mezzi pubblici. Il raggiungimento degli obiettivi è verificato sulla base di indici e resoconti scritti. Con la CP vengono stabiliti per ciascun GI i valori di riferimento individuali relativi agli indici e la portata del resoconto. Il relativo processo è descritto al numero 1.3. Una tabella riassuntiva degli indici con i valori di riferimento aggregati sarà predisposta in vista del messaggio.

Di seguito vengono illustrati più in dettaglio gli indirizzi strategici e gli obiettivi.

### 1.4.1 Garanzia della sicurezza

I GI adeguano in modo mirato il livello di sicurezza dei propri impianti all'evoluzione delle norme tecniche e delle prescrizioni sulla sicurezza vigenti in ambito ferroviario provvedendo a un'opportuna gestione del personale e delle competenze e stabiliscono le priorità in modo tale da garantire la sicurezza tenendo conto della sostenibilità economica e finanziaria come pure di tutti i rischi. Garantiscono in particolare:

- un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti nonché la sicurezza informativa dei sistemi necessari all'esercizio;
- la sicurezza nelle aree di accesso e di sosta dei marciapiedi;
- la sicurezza del personale, in particolare nelle aree di lavoro;
- la protezione contro gli interventi abusivi (cibersicurezza) degli impianti e dei sistemi necessari per l'esercizio;

---

<sup>26</sup> Strategia delle infrastrutture federali, consultabile in Internet all'indirizzo [www.datec.admin.ch](http://www.datec.admin.ch) > Il DATEC > Strategia > Strategia delle infrastrutture federali.

- 
- la disponibilità e l'aggiornamento delle conoscenze in materia di sicurezza necessarie per la realizzazione e la gestione degli impianti e l'esercizio ferroviario.

#### **1.4.2 Garanzia della disponibilità, della resilienza e della qualità della rete**

I GI garantiscono, nel rispetto dell'economicità, elevate efficienza, disponibilità, resilienza (incl. stabilità dell'esercizio secondo l'orario e cibersecurity) e qualità della rete, degli impianti e del personale necessario, in modo da consentire un'ottimizzazione nell'utilizzo dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera. In tal modo contribuiscono alla realizzazione dei seguenti obiettivi.

- Sono garantite l'elevata disponibilità degli impianti, la protezione delle infrastrutture critiche contro gli interventi abusivi (ad es. ciberattacchi) e la massima stabilità possibile nello svolgimento dei trasporti in considerazione della produttività e dell'efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità.
- L'esercizio è gestito in via prioritaria in modo tale da garantire la continuità della catena dei trasporti (traffico viaggiatori e merci). In caso di perturbazione la garanzia dell'esercizio prevale sulla puntualità del singolo treno.
- È rispettato il termine di attuazione della LDis per la ristrutturazione dell'infrastruttura applicando le «Istruzioni di pianificazione LDis» dell'UFT e il principio di proporzionalità. Per le stazioni ferroviarie e le fermate la cui ristrutturazione non risulta proporzionale sono definiti e pubblicati servizi sostitutivi. Per le stazioni ferroviarie in cui non è possibile rispettare il termine di adeguamento stabilito dalla legge (31.12.2023) ma la ristrutturazione risulta proporzionale, sono definiti e pubblicati servizi transitori.
- È garantito un adeguato livello di qualità degli impianti per l'accesso alla ferrovia.
- Le ITF che circolano regolarmente sulla rete dei GI, i committenti del traffico viaggiatori concessionario e il settore del trasporto merci vengono coinvolti senza discriminazioni nei processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti e sono presi in considerazione in ugual misura i risultati dell'esame del fabbisogno, nel traffico viaggiatori e in quello merci, svolto nell'ambito del processo pianificatorio. Ciò vale anche per la pianificazione degli intervalli per il mantenimento della qualità, che deve essere attuato tempestivamente secondo le vigenti condizioni quadro legali e coordinato con i progetti di ampliamento.
- Viene assicurata e migliorata l'interoperabilità secondo i requisiti applicabili all'infrastruttura dei GI e viene promossa, nel quadro dei loro programmi di rinnovo e ampliamento, l'interoperabilità con le infrastrutture di altri GI in Svizzera e all'estero provvedendo a creare condizioni transitorie ottimali.

---

### **1.4.3 Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili**

L'articolo 9a Lferr obbliga le imprese ferroviarie ad accordare un accesso senza discriminazioni all'infrastruttura. Un importante processo per l'adempimento di questa disposizione concerne l'attribuzione delle tracce disponibili alle ITF. Il Servizio di assegnazione delle tracce introdotto dalla legislazione OIF provvede a una loro attribuzione ottimale a ogni ITF interessata sulla rete interoperabile. Su quella non interoperabile – in particolare sulle ferrovie a scartamento metrico e speciale – l'attribuzione avviene a cura dei GI stessi e anche loro devono provvedervi in maniera ottimale e attenersi all'obbligo di non discriminazione.

La Confederazione si attende inoltre che i GI rendano accessibili in Internet i parametri tecnici degli impianti infrastrutturali rilevanti per l'accesso alla rete nonché le capacità assicurate sulle singole tratte secondo i piani di utilizzazione della rete vigenti.

I GI promuovono l'innovazione e la trasformazione digitale e ottimizzano costantemente i propri processi. Sulla rete interoperabile attuano la strategia ERTMS applicando inoltre, nella pianificazione dei rinnovi, una visione d'insieme sovraordinata.

### **1.4.4 Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura**

I GI assicurano in maniera sistematica il mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura mediante una strategia adeguata e mirata per il mantenimento della qualità, provvedendo in particolare a:

- garantire, nell'attuare la strategia di mantenimento della qualità sulla base di cicli di vita utile dei prodotti, una durata di utilizzazione economicamente ottimale degli impianti;
- attuare la propria strategia di mantenimento della qualità in modo tale da raggiungere e mantenere a lungo termine lo stato della rete stabilito;
- valutare e documentare per ogni progetto il rispetto della strategia di mantenimento della qualità, ovvero la sostenibilità dell'investimento, e la strategia sulla cultura della costruzione della Confederazione;
- garantire, sulla base della loro strategia di mantenimento della qualità, un alto livello di certezza per la pianificazione del fabbisogno di investimenti e Sie aggiornare costantemente la pianificazione;
- conciliare la pianificazione con il sistema ferroviario globale coordinando, mediante l'approntamento di piani di sottoreti e di linee, il rinnovo dei sistemi da digitalizzare e da centralizzare, come gli impianti di sicurezza, con le fasi di ampliamento in modo da ottenere uno snellimento del sistema e una riduzione delle interfacce;
- assicurare il costante coordinamento tra le misure di mantenimento della qualità e di ampliamento dell'infrastruttura da un lato e la pianificazione dell'offerta dall'altro, apportare in modo coordinato e d'intesa con l'UFT i necessari



---

adeguamenti programmatici o strategici e gestire, oltre al programma di utilizzazione della rete, un programma indicante per ogni tratta:

- almeno le lunghezze ammissibili dei treni e le velocità massime per ogni categoria di trasporto, le classi di tratta, le lunghezze utili dei marciapiedi, le limitazioni nell'accesso autonomo agli impianti per il pubblico e la capacità stabilita ed effettiva della tratta;
- le funzionalità e le capacità degli impianti indicati nella concezione del trasporto di merci per ferrovia tenendo conto dei requisiti dell'automazione di questa categoria di trasporto.

#### **1.4.5 Efficienza e sostenibilità**

La Confederazione si aspetta che nel gestire l'infrastruttura i GI garantiscano un'elevata produttività e un impiego sostenibile ed efficiente delle risorse disponibili, aumentando così l'efficienza dei sussidi concessi dalla Confederazione. A tal fine i GI sono chiamati a:

- attuare la loro strategia relativa agli impianti in modo tale da aumentare costantemente l'efficienza (rapporto costi-benefici) dei fondi impiegati a favore dell'esercizio e del mantenimento della qualità;
- garantire, mediante la loro strategia relativa agli impianti, un impiego sostenibile ed efficiente delle risorse disponibili, ottimizzando i costi d'investimento e quelli conseguenti per l'infrastruttura;
- promuovere l'innovazione e la trasformazione digitale e ottimizzare costantemente i propri processi;
- creare le basi e i presupposti per ulteriori tappe di automazione e digitalizzazione nella produzione ferroviaria in generale e, ad esempio, per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale e l'utilizzo di Wayside Intelligence ai fini della semplificazione dei processi nel traffico merci;
- cercare attivamente la collaborazione con altri GI per garantire all'occorrenza la disponibilità o l'utilizzo delle conoscenze tecniche necessarie, ovvero per realizzare acquisti, attività operative o altri progetti;
- provvedere, conformemente all'articolo 10 capoverso 3 dell'ordinanza del 23 novembre 1983<sup>27</sup> sulle ferrovie (Oferr), a un esercizio efficiente dal punto di vista energetico, in particolare garantendo una progettazione energeticamente ottimale dell'infrastruttura, aumentando l'efficienza degli edifici e impiegando veicoli più efficienti, nonché puntare sempre, nell'ambito dei progetti previsti, a un miglioramento dell'efficacia e a un aumento della quota di energia rinnovabile o mettere a disposizione superfici per la generazione di energia da fonti rinnovabili;

---

<sup>27</sup> RS 742.141.1

- 
- tenere conto della strategia climatica, della protezione contro il rumore e della Strategia Biodiversità Svizzera e documentare il proprio contributo allo sviluppo sostenibile dell'ambiente.

## 1.5 Stato della rete, carico e grado di utilizzo

*Le informazioni di seguito riportate sullo stato della rete 2022 (cfr. n. 1.5) si basano sugli ultimi dati disponibili e saranno aggiornate e completate in vista del messaggio dopo la presentazione dei rapporti annuali 2022.*

Secondo l'articolo 5 capoverso 2 LFIF il Consiglio federale informa ogni quattro anni l'Assemblea federale su stato, carico e grado di utilizzo degli impianti dell'infrastruttura ferroviaria. L'attuale rapporto informativo, fornito assieme al messaggio, è tra le altre cose destinato a evidenziare le conseguenze dell'incremento del traffico sullo stato degli impianti e sull'onere per il mantenimento della qualità. Di seguito sono riassunti i principali enunciati del rapporto.

### 1.5.1 Rapporti sullo stato della rete

I GI dispongono di reti e impianti di vaste dimensioni e di grande valore. Gestirli in modo efficace ed efficiente è un compito fondamentale dei GI. A tale proposito, da diversi anni è notevolmente cresciuta l'importanza dei RapRet.

I RapRet espongono lo stato attuale degli impianti infrastrutturali. Analizzando gli indici tecnici e finanziari e mettendoli in relazione, valutano la realizzazione degli obiettivi nella gestione degli impianti ed evidenziano sia i rapporti di causa ed effetto sia la futura necessità d'intervento. Nel frattempo presso i GI si sono affermati al punto da risultare imprescindibili come strumenti di conduzione e rendiconto.

#### Standard del settore RTE 29900

Nel 2014, in vista della preparazione del messaggio del 18 maggio 2016<sup>28</sup> concernente il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria negli anni 2017–2020, i membri dell'UTP, in stretta collaborazione con l'UFT, hanno assunto l'iniziativa di promuovere, con l'ausilio di uno standard comune al settore (R RTE 29900), sia l'importanza e la qualità dei RapRet sia lo scambio di esperienze tra i GI in merito alle diverse infrastrutture. Il R RTE 29900 riporta i requisiti minimi per i RapRet dei GI operanti in Svizzera. Nel 2018 il regolamento è stato aggiornato una prima volta in previsione del messaggio del 13 maggio 2020. All'occorrenza l'UTP lo svilupperà ulteriormente ogni quattro anni in stretta collaborazione con l'UFT.

I RapRet vanno aggiornati annualmente, ma non si pretende una verifica annuale dello stato. Lo stato degli impianti è valutato in maniera sistematica e periodica sotto la

---

<sup>28</sup> FF 2016 3827

---

responsabilità dei GI conformemente alle direttive in materia di mantenimento della qualità e alle pertinenti norme, a prescindere dalla periodicità del rapporto.

Il regolamento RTE facilita all'UFT il compito di consolidare i diversi RapRet dei GI e di presentare al Consiglio federale e alle Camere federali per ogni legislatura un rapporto sullo stato della rete svizzera in conformità alla LFIF.

Per quanto concerne il 2022, i dati dei GI previsti dal R RTE 29900 sono stati forniti nel secondo trimestre 2023 e saranno analizzati e consolidati nel trimestre successivo in vista del messaggio. Attualmente i dati vengono esaminati alla luce delle importanti modifiche intervenute nel 2021 e 2022. Poiché i RapRet 2023 sono attesi dall'UFT nel secondo trimestre 2024, per il presente progetto vengono considerati unicamente i rapporti 2022.

Il grado di dettaglio e l'attendibilità dei RapRet e quindi anche la qualità delle singole indicazioni e risultanze aumenterà continuamente con la crescente esperienza dei GI. Come già nel precedente messaggio, anche i dati qui presentati vanno considerati alla stregua di ordini di grandezza sul lungo periodo, la cui precisione aumenterà costantemente nei prossimi rapporti. Dal momento che il R RTE 29900 è stato introdotto in vista dei RapRet 2014, si possono fare confronti con il messaggio precedente. I confronti tra i GI stessi, invece, continuano a essere sottoposti a notevoli riserve, dato che la rete di ogni GI presenta caratteristiche specifiche (quali la topografia, il carico della rete, il clima).

### **Stato per genere d'impianto**

Con i RapRet i GI espongono i loro impianti in base a una struttura uniforme, comprendente nove generi che rappresentano tutti gli impianti ferroviari.

Anche la valutazione dello stato avviene dal 2014 secondo modalità uniformi. Per facilitare la leggibilità, la seguente tabella riporta i punti essenziali delle classi di stato del R RTE 29900.

Tabella 1

**Classi di stato secondo il R RTE 29900**

Classe di stato	Definizione	Misure
1	come nuovo	nessuna
2	buono	nessuna
3	sufficiente	pianificazione di opere di rinnovo
4	scadente	esecuzione di opere di rinnovo
5	insufficiente	misure immediate

In sede di valutazione dello stato sono valutate la qualità effettiva e la durata di utilizzazione residua degli impianti, fermo restando l'adempimento di tutte le disposizioni di sicurezza. Un impianto della classe di stato 5 è quindi certamente obsoleto e va rinnovato con assoluta priorità.

I RapRet consentono altresì di consolidare e valutare lo stato e il valore di riacquisto dei diversi generi d'impianto dei GI sull'intera rete ferroviaria svizzera.

Tabella 2

**Stato medio per genere d'impianto (2022)**

Genere d'impianto secondo RTE 29900	Valore di riacquisto in mia. fr.	%	Stato Ø secondo il RTE 29900
Terreni e immobili (nuovo)	6,2	3,7	2,8
Manufatti	68,7	40,4	2,4
Sede ferroviaria	42,2	24,8	3,1
Impianti elettrici ferroviari	22,9	13,5	2,8
Impianti di sicurezza	11,1	6,5	2,6
Impianti di telecomunicazione e a bassa tensione	5,6	3,3	3,0
Impianti per il pubblico	9,8	5,8	2,7
Veicoli per la manutenzione	2,3	1,4	3,0
Mezzi d'esercizio	1,1	0,6	3,0
<b>Totale</b>	<b>169,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>

Nel 2022 il valore di riacquisto dell'intera rete ferroviaria svizzera ammontava a 169,9 miliardi di franchi circa e lo stato medio era valutato 2,7 circa. Lo stato dell'intera rete può quindi essere nuovamente valutato per lo più da sufficiente a buono. Dal 2018 il valore di riacquisto è aumentato di 24,3 miliardi di franchi. L'incremento è da

ricondere principalmente all'entrata in servizio di grandi opere, ma anche a modifiche di minore entità nel 2021 e all'integrazione di ulteriori tipo d'impianto nel 2022. Lo stato medio della rete è rimasto relativamente stabile nel periodo 2014–2022.

Tabella 3

**Valore di riacquisto e stato 2018–2022  
(in mia. fr.)**

Valore di riacquisto e stato 2018–2022	2018	2019	2020	2021	2022
Valore di riacquisto in mia. fr.*	145,6	146,8	149,3	157,2	169,9
Stato Ø secondo il RTE 29900	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7

*\* A seguito degli adeguamenti menzionati nel precedente capoverso l'evoluzione del valore di riacquisto nel periodo 2018–2022 appare di difficile interpretazione. Al fine di inquadrarla meglio, si procederà a una verifica dei valori in vista del messaggio.*

Lo stato medio di tutti gli impianti infrastrutturali dovrebbe aggirarsi secondo il R RTE 29900 attorno a 2,5: con tale punteggio è possibile garantire a lungo termine un buono stato a condizioni economiche ottimali. È questo anche lo stato da perseguire secondo il R RTE. Per raggiungerlo e mantenerlo sono necessari investimenti finanziari corrispondenti alla durata di vita prevista e ai costi di riacquisto (fabbisogno secondo il R RTE 29900). L'attuale valutazione di 2,7 significa una stabilizzazione rispetto all'ultimo messaggio (2,7), ma evidenzia anche che a lungo termine occorrono ulteriori investimenti per raggiungere lo stato perseguito di 2,5.

Come già quattro anni fa, tre generi d'impianto meritano particolare attenzione: i manufatti, vista la struttura d'età degli impianti sulle tratte di montagna; la sede ferroviaria, per l'aumento del volume di trasporti e, quindi, per la maggiore usura cui è sottoposta; gli impianti destinati al pubblico, considerate le misure di sicurezza da adottare, l'attuazione della LDis e le esigenze del traffico.

**Stato per GI**

Il valore di riacquisto degli impianti dei sei GI maggiori in termini di tratte – le tre più grandi ferrovie rispettivamente a scartamento normale e a scartamento metrico o speciale – corrisponde al 90 per cento circa dell'intero valore di riacquisto della rete svizzera. Questi GI sono riportati separatamente e sono considerati con particolare attenzione nel rapporto 2022 al Parlamento.

La seguente tabella mostra il valore di riacquisto in miliardi di franchi e lo stato medio degli impianti di questi sei GI. I dati, che saranno verificati in previsione del messaggio, figurano in ordine decrescente di valore di riacquisto. Per facilitare la leggibilità gli altri GI sono stati raggruppati.

Tabella 4

**Stato per GI**

GI*	Valore di riacquisto in mia. fr.	%	Stato Ø secondo il RTE 29900
FFS SA	125,4	73,8	2,7
FR SA	9,3	5,5	2,8
BLS Netz SA	9,0	5,3	2,6
MGI SA	3,1	1,8	2,6
SOB SA	2,1	1,2	2,3
ZB SA	1,7	1,0	2,7
altri 29 GI	19,3	11,4	2,8
<b>Totale</b>	<b>169,9</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>

\* Per le abbreviazioni dei GI si veda il numero 1 dell'elenco delle abbreviazioni.

Come detto, i raffronti tra i GI vanno letti con cautela, poiché ogni GI va considerato con le sue caratteristiche e specificità.

**FFS**

Con i suoi 3156 km di tratte o 6732 km di binari e 12 724 scambi, la FFS SA gestisce la rete a scartamento normale di gran lunga più grande della Svizzera. È altresì il maggiore GI svizzero per valore di riacquisto degli impianti infrastrutturali, pari a circa 125,4 miliardi di franchi, di cui il 39 per cento riguarda i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e un quarto circa (26 %) la sede ferroviaria. Lo stato medio di tutti gli impianti è valutato buono (2,7). Lo stato della sede ferroviaria, pur migliorato dal 2014, resta solo sufficiente (3,2). Nel 2022 la FFS SA ha investito circa 2454 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali.

**BLSN**

La BLS Netz AG (BLSN) gestisce la seconda più grande rete a scartamento normale della Svizzera, comprendente circa 452 km di tratte. Gli impianti infrastrutturali da essa gestiti presentano un valore di riacquisto pari a circa 9 miliardi di franchi, oltre la metà dei quali (54,3 %) concernenti i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e il 18,8 per cento la sede ferroviaria. Grazie a regolari ispezioni, lavori di manutenzione e di rinnovo, lo stato medio degli impianti risulta buono, ottenendo un punteggio di 2,6. Nel 2022 la BLSN ha investito circa 250 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali.

**FR**

La FR gestisce la più grande rete a scartamento ridotto della Svizzera, comprendente circa 385 km di tratte. Gli impianti infrastrutturali da essa gestiti presentano un valore

---

di riacquisto pari a circa 9,3 miliardi di franchi, di cui quasi la metà (49 %) riguarda i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e il 16 per cento la sede ferroviaria. Negli ultimi anni si è investito in maniera maggiore e sistematica nel rinnovo dei ponti, ottenendo un sensibile miglioramento dello stato medio degli impianti. Lo stato medio di tutti gli impianti è valutato da sufficiente a buono (2,8). La sua evoluzione rispetto alla CP 21–24 non presenta variazioni. Nel 2022 la FR ha investito circa 240 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali.

### **MGI**

La MGI gestisce la seconda più grande rete a scartamento metrico della Svizzera, comprendente circa 144 km di tratte. Gli impianti infrastrutturali da essa gestiti presentano un valore di riacquisto pari a circa 3,1 miliardi di franchi, di cui circa la metà (48 %) riguarda i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e il 28 per cento la sede ferroviaria. Lo stato degli impianti è complessivamente buono (2,6). Nei prossimi anni si provvederà a professionalizzare il sistema di gestione patrimoniale. Nel 2022 la FR ha investito circa 88 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali.

### **SOB**

La SOB gestisce la terza più grande rete a scartamento normale in Svizzera, comprendente 111 km di tratte o 145 km di binari. Gli impianti infrastrutturali da essa gestiti presentano un valore di riacquisto pari a circa 2,1 miliardi di franchi, quasi la metà dei quali (46 %) concernenti i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e il 26 per cento la sede ferroviaria. Lo stato degli impianti è complessivamente buono (2,3). Negli ultimi anni è stato interamente abbattuto il fabbisogno accertato un decennio fa per il rinnovo della sede ferroviaria. In futuro i lavori saranno maggiormente rivolti all'adeguamento degli impianti all'evoluzione tecnica e alle esigenze del traffico, nell'intento di aumentare ulteriormente la sicurezza, la disponibilità e la sostenibilità economica. A questo proposito la posa di traverse suolate in cemento, ad esempio, ha già consentito di estendere la durata di utilizzazione media della sovrastruttura ferroviaria da 35 a 44 anni circa. Nel 2022 la SOB ha investito circa 43 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali. Per gli anni 2023 e 2024 è previsto un aumento degli investimenti.

### **ZB**

La ZB gestisce la terza più grande rete a scartamento metrico della Svizzera, comprendente circa 102,7 km di tratte. Gli impianti infrastrutturali da essa gestiti presentano un valore di riacquisto pari a circa 1,7 miliardi di franchi, di cui il 42 per cento riguarda i manufatti (in particolare gallerie e ponti) e il 20 per cento la sede ferroviaria. Lo stato degli impianti è complessivamente buono (2,7). Rimangono da colmare dei ritardi concernenti soprattutto gli edifici datati, la sede ferroviaria e gli impianti elettrici ferroviari. Nel 2022 la ZB ha investito circa 49 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali, principalmente della sede ferroviaria, dei manufatti e degli impianti destinati al pubblico.

---

## Gestione degli impianti

Per assicurare in ogni momento un esercizio affidabile ed efficiente degli impianti infrastrutturali, i GI devono conoscere l'estensione, lo stato e le interazioni tra gli impianti (cosiddetti fattori d'influenza) della loro infrastruttura. È quindi importate rilevare sistematicamente gli impianti ai sensi del regolamento RTE 29900. In tal modo possono essere considerati e ottimizzati per l'intera durata di vita. Solo così è possibile pianificare in maniera efficiente le misure di mantenimento della qualità e le risorse occorrenti a tal fine. Nella pianificazione di queste misure, che sono da considerare prioritarie, si tiene conto in particolare degli indirizzi strategici e degli obiettivi per l'infrastruttura ferroviaria (cfr. n. 1.4.).

Una gestione sistematica e integrata degli impianti assicura che si possa trarre il maggior beneficio possibile dalle risorse disponibili. Tipicamente ciò avviene mediante l'analisi dei costi del ciclo di vita, l'ottimizzazione della manutenzione (manutenzione vs. rinnovo), raggruppamenti di progetti, prioritizzazioni riferite alle tratte e intervalli prolungati per la manutenzione (chiusure di tratte). Naturalmente una gestione integrata degli impianti comprende anche la strategia relativa agli impianti, i requisiti funzionali, le pianificazioni del mantenimento e l'analisi dei fattori di costo nonché la pianificazione delle risorse.

A tal proposito l'UFT si è deliberatamente astenuto dal prevedere disposizioni o requisiti precisi, pur avendo stabilito nel modello di CP tra gli obiettivi da raggiungere che ogni GI disponga di una gestione degli impianti adeguata e conforme agli standard del settore e che assicuri un impiego efficiente delle risorse disponibili. Nell'ambito della verifica strutturata prevista dal controlling del portafoglio (cfr. n. 1.3.6) i GI devono inoltre dimostrare che la gestione degli impianti è applicata in modo tale da garantire che il controlling aziendale degli investimenti soddisfi anche i requisiti minimi stabiliti dallo standard del settore.

### 1.5.2 Carico e grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

Il carico dell'infrastruttura ferroviaria è determinato dal traffico sulla rete ferroviaria. Per grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria si intende il traffico sulla rete ferroviaria (carico) in rapporto alla capacità. Analogamente a quattro anni fa, anche nel 2023 i dati relativi al carico dell'infrastruttura vengono rilevati mediante un'inchiesta tra i GI<sup>29</sup>. I dati saranno completati in previsione del messaggio.

---

<sup>29</sup> Rapporto all'attenzione del Parlamento, cfr. [www.uft.admin.ch](http://www.uft.admin.ch) > Modi di trasporto > Ferrovia > Infrastruttura ferroviaria > Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità > Rapporto all'attenzione del Parlamento.



---

### **1.5.3                    Influenza sullo stato della sede ferroviaria e sul                                   mantenimento della qualità**

Per evidenziare come il traffico influenzi lo stato degli impianti e il mantenimento della loro qualità, in vista del messaggio per ciascun tronco saranno rilevati i dati relativi al tipo d'impianto «sede ferroviaria».

## **1.6                        Fabbisogno di mezzi per l'esercizio, il mantenimento                                   della qualità e i compiti sistemici**

### **1.6.1                    Limite di spesa 2021–2024**

Per indennizzare le spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nonché per finanziare i rinnovi e i compiti sistemici in questo settore, la Confederazione ha messo a disposizione dei GI, per gli anni 2021–2024, complessivamente 14 400 milioni di franchi<sup>30</sup> (cfr. tab. 5), di cui 13 568 milioni come fondi CP definitivamente assegnati. La maggior parte – circa 11 468 milioni di franchi (85 %) – era destinata ai contributi d'investimento. Complessivamente erano previsti ulteriori 348 milioni di franchi come riserva CP (cfr. n. 1.6.5) e per le opzioni CP (cfr. n. 1.6.6) al fine di poter versare in caso di necessità mezzi supplementari ai GI in funzione dell'avanzamento dei lavori e dello stato degli impianti. Per i compiti sistemici (cfr. n. 1.6.7) sono previsti 484 milioni di franchi.

---

<sup>30</sup> FF 2020 4407

Tabella 5

**Limite di spesa 2021–2024 per le CP (in mio. fr.)**

LS 21–24	2021	2022	2023	2024	Totale
Indennità d’esercizio CP	516	522	528	534	2 100
Contributi agli investimenti CP	2 755	2 826	2 906	2 981	11 468
<b>Fondi CP</b>	<b>3 271</b>	<b>3 348</b>	<b>3 434</b>	<b>3 515</b>	<b>13 568</b>
Compiti sistemici	116	122	120	126	484
Riserva CP, incl. opzioni	85	86	87	90	348
<b>Totale LS</b>	<b>3 472</b>	<b>3 556</b>	<b>3 641</b>	<b>3 731</b>	<b>14 400</b>

**1.6.2 Metà percorso del periodo 2021–2024**

Rispetto alla pianificazione iniziale (cfr. tab. 5), secondo i piani di pagamento dei GI nella WDI (stato metà maggio 2023) nel periodo 2021–2024 non saranno presumibilmente utilizzati più fondi di quelli previsti dal limite di spesa (cfr. tab. 6). Tuttavia, i GI hanno annunciato un fabbisogno supplementare, che sarà trattato nell’ambito del preventivo 2024 e potrebbe comportare un aumento del limite di spesa.

Tabella 6

**Metà percorso del periodo CP 21–24 (in mio. fr.)**

LS 21–24	2021	2022	2023	2024	Totale
Indennità d’esercizio CP	678	584	514	494	2 270
Contributi agli investimenti CP	2 883	2 782	2 910	2 753	11 328
<b>Fondi CP</b>	<b>3 561</b>	<b>3 366</b>	<b>3 424</b>	<b>3 247</b>	<b>13 598</b>
Compiti sistemici	118	136	120	132	506
Riserva CP, incl. opzioni	0	0	146	150	296
<b>Totale LS*</b>	<b>3 679</b>	<b>3 502</b>	<b>3 690</b>	<b>3 529</b>	<b>14 400</b>

\* Gli attuali piani di pagamento 2021–2024 dei GI non contengono ancora il fabbisogno supplementare che hanno annunciato, pari a circa 365 milioni di franchi. Questo importo è stato integrato provvisoriamente nella pianificazione a lungo termine per il FIF (cfr. tab. 12) e sarà trattato dal Consiglio federale nell’ambito del preventivo 2024.

Se si considerano soltanto le indennità d'esercizio, il fabbisogno supplementare è essenzialmente dovuto ai fondi aggiuntivi, di circa 158 milioni di franchi, che si sono resi necessari nel 2021 e 2022 per far fronte alla crisi di COVID-19<sup>31</sup>.

Nel periodo CP 21–24 il fabbisogno medio di fondi CP, compiti sistemici inclusi, è relativamente stabile.

### 1.6.3 Limite di spesa 2025–2028

Per indennizzare le spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e per finanziare i rinnovi e i compiti sistemici in questo settore, la Confederazione mette a disposizione dei GI complessivamente 15 100 milioni di franchi per gli anni 2025–2028 (cfr. tab. 7).

Tabella 7

#### Fondi CP 2021–2028 incl. compiti sistemici (in mio. fr.)

Fondi CP 21–24	2021	2022	2023	2024	Totale
<b>Fondi CP*</b>	<b>3 679</b>	<b>3 502</b>	<b>3 690</b>	<b>3 529</b>	<b>14 400</b>
Evoluzione in mio. fr.	149	- 177	188	- 161	
<b>Evoluzione in %</b>	<b>4.2%</b>	<b>-4.8%</b>	<b>5.4%</b>	<b>-4.4%</b>	
<b>Prezzi al consumo</b>	<b>0.6%</b>	<b>2.8%</b>	<b>2.4%</b>	<b>1.5%</b>	
Fondi CP 25–28	2025	2026	2027	2028	Totale
<b>Fondi CP*</b>	<b>3 904</b>	<b>3 858</b>	<b>3 684</b>	<b>3 654</b>	<b>15 100</b>
Evoluzione in mio. fr.	375	- 46	- 174	- 30	
<b>Evoluzione in %</b>	<b>10.6%</b>	<b>-1.2%</b>	<b>-4.5%</b>	<b>-0.8%</b>	
<b>Prezzi al consumo</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.0%</b>	<b>1.0%</b>	<b>1.0%</b>	

\* Evoluzione in fr. dei fondi CP 21–28 incl. 506 mio. fr. per i sette compiti sistemici negli anni 2021–2024 e 594 mio fr. negli anni 2025–2028 (cfr. n. 1.6.7).

Le variazioni annuali delle uscite sono determinate dai piani d'investimento dei GI, che naturalmente sono più precisi all'inizio di un periodo CP e, inoltre, presentano variazioni annuali a seconda dell'andamento degli investimenti. L'evoluzione dei fondi CP, compiti sistemici inclusi, per il periodo 25–28 coincide mediamente con quella del rincaro secondo l'indice nazionale dei prezzi al consumo (IPC)<sup>32</sup>. Tra il 2021 e il 2028 i fondi disponibili crescono, con una media annua dello 0,6 per cento, dell'0,8 per cento circa in meno rispetto all'IPC atteso per lo stesso periodo (1,4 %). I

<sup>31</sup> Per superare o attenuare la crisi COVID-19, negli anni 2021 e 2022 sono state versate indennità d'esercizio CP aggiuntive per 158 milioni di franchi sulla base del messaggio concernente la legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi da COVID-19.

<sup>32</sup> Consultabile in Internet all'indirizzo [www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch) > Rapporti finanziari > Dati > Indicatori per la pianificazione finanziaria.

fondi CP previsti dal limite di spesa 2025–2028 se paragonati, dopo la detrazione dei compiti sistemici nonché della riserva CP e delle opzioni, con quelli disponibili a metà percorso 2021–2024 (cfr. tab. 6), registrano un aumento di 723 milioni di franchi (+6 %) e, pertanto, dovrebbero essere sufficienti per avvicinarsi all’obiettivo indicato al numero 1.5.1 riguardo allo stato della rete.

14 321 milioni sono definitivamente assegnati (cfr. tab. 8). La maggior parte – circa 11 788 milioni di franchi (82 %) – è destinata ai contributi d’investimento, che servono in primo luogo a mantenere l’infrastruttura in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica. I contributi d’investimento vanno impiegati prevalentemente per la sede ferroviaria, i manufatti e gli impianti di sicurezza.

*Tabella 8*

**Limite di spesa 2025–2028 per l’esercizio, il mantenimento della qualità e i compiti sistemici (in mio. fr.)**

LS 25–28	2025	2026	2027	2028	Totale
Indennità d’esercizio CP*	645	610	635	643	2 533
Contributi d’investimento CP*	3 045	3 045	2 863	2 835	11 788
<b>Fondi CP</b>	<b>3 690</b>	<b>3 655</b>	<b>3 498</b>	<b>3 478</b>	<b>14 321</b>
Compiti sistemici	168	157	140	129	594
Riserva CP, incl. opzioni	46	46	46	47	185
<b>Totale LS</b>	<b>3 904</b>	<b>3 858</b>	<b>3 684</b>	<b>3 654</b>	<b>15 100</b>

\* La ripartizione annua in indennità d’esercizio e contributi d’investimento e quella tra gli anni stessi sono ancora provvisorie.

Nelle offerte di base trasmesse entro il 28 febbraio 2023 i GI hanno chiesto mezzi per un totale di 19 700 milioni di franchi. Le prestazioni prospettate dai GI negli anni 2025–2028 sono più che ottimistiche, perciò entro l'autunno 2023 le misure proposte dovranno essere dimensionate in modo che siano realisticamente attuabili e adattate in funzione dei mezzi disponibili nel FIF. Al numero 1.6.4 Ripartizione provvisoria dei fondi CP, l'UFT ha stabilito per ogni GI il valore previsto, che fungerà da base per le prossime fasi. È fin d'ora chiaro che i mezzi disponibili e il rincaro limiteranno gli investimenti nel mantenimento della qualità, cosa che nel periodo 2025–2028 si tradurrà presumibilmente in un effettivo calo della quota di interventi in questo settore. Alla luce di questa situazione, per il momento sono state inserite tra le opzioni tutte le misure che non sono indispensabili per l'esercizio e per l'imprescindibile mantenimento della qualità.

A prescindere dai fondi disponibili, secondo l'attuale pianificazione le misure costruttive LDis potranno essere concluse soltanto a metà del decennio 2030. Nel determinare quanto è realisticamente fattibile, l'UFT avrà cura di consentire la realizzazione del maggior numero possibile di tali misure.

L'entità della riserva CP generale (cfr. n. 1.6.5) e di quella per le opzioni CP (cfr. n. 1.6.6), pari a 185 milioni di franchi, è stata definita con poco margine e sarà stabilita in vista del messaggio. Questi fondi supplementari, da versare in caso di necessità ai GI in funzione dell'avanzamento dei lavori e dello stato degli impianti, sono concessi all'occorrenza mediante aggiunte alle CP 25–28 o per i compiti sistemici, oppure tramite finanziamenti per oggetto alle imprese di trasporto a fune.

Per le indennità d'esercizio sono previsti 2533 milioni di franchi. La ripartizione in indennità d'esercizio (esercizio e manutenzione) e contributi d'investimento (rinnovi) si fonda sullo standard del settore SS-CCP. Il limite di spesa comprende inoltre circa 594 milioni di franchi per i compiti sistemici nel settore dell'infrastruttura, che in seguito alla legislazione OIF sono finanziati sulla base di contratti conclusi separatamente dalle CP (cfr. n. 1.6.7).

#### 1.6.4 Ripartizione provvisoria dei fondi CP

Le tabelle qui di seguito indicano la presumibile ripartizione dei fondi CP e la prevista destinazione dei contributi d'investimento CP. L'84 per cento circa del totale di fondi CP (senza compiti sistemici e riserve), pari a 14 382 milioni di franchi, è destinato a FFS, BLSN, FR, MGI, RBS, TPFI, ZB, SOB, SZU e TPC, riportati separatamente secondo la tabella 10 (ancora senza SZU e TPC).

*Tabella 9*

#### **Presumibile ripartizione dei fondi CP 25–28 senza opzioni (in mio. fr.)**

GI	Totale CP 21–24 Messaggio 21–24	Totale CP 21–24 **Stato maggio 2023	Valore previsto CP 25–28
AB	146,0	160,9	169,1
ASm	105,0	105,0	157,8
AVA	92,0	92,0	130,4
BLSN	1 074,0	1 080,5	1 050,3
BLT	270,0	351,9	150,5
BOB	74,0	70,9	94,0
CJ	99,6	99,6	113,9
DICH	140,0	135,7	192,8
ETB	5,6	6,0	5,5
FART	45,0	44,2	45,5
FB	108,0	108,7	129,0
FLP	12,0	17,4	51,6
FW*	15,0	0,0	0,0
HBS	65,1	63,8	52,4

GI	Totale CP 21-24 Messaggio 21-24	Totale CP 21-24 Valore previsto CP 25-28 **Stato maggio 2023	
KWO-MIB*	2,8	0,0	0,0
LEB	125,0	136,8	113,9
LTB*	0	0,0	2,2
MBC	70,0	70,0	115,9
MGI	400,0	399,3	391,9
MOB	200,0	199,6	146,1
MVR	100,0	81,7	104,6
NStCM	45,0	55,1	95,7
OeBB	4,5	5,2	14,8
ÖBB	13,0	13,0	0,0
RBS	315,0	310,8	402,5
FR	999,0	999,0	1 027,8
FFS*	7 630,0	7 633,2	7 734,0
SOB	231,0	230,4	245,0
ST	5,0	5,8	7,4
STB*	7,5	14,8	0,0
SZU	85,0	102,3	271,3
TMR	97,0	89,0	107,0
TPC	189,0	130,3	216,8
TPFI	320,0	313,8	410,7
TRAVYS	130,0	100,2	208,6
TRN	88,0	92,7	109,9
WAB	30,0	23,8	26,8
ZB	230,0	235,0	224,8
Imprese di trasporto a fune (riserva)		19,1	
<b>Totale CP</b>	<b>13 568,1</b>	<b>13 597,5</b>	<b>14 320,5</b>

\* FFS ha incorporato STB, AB e FW hanno fusionato, LTB è nuova nell'elenco e KWO-MIB è stata stralciata.

\*\* Stato maggio 2023 secondo i piani di pagamento WDI, senza il fabbisogno supplementare annunciato.

Tabella 10

**Presumibile ripartizione dei fondi GCS 25–28 senza opzioni (in mio. fr.)**

GI	Totale CP 21–24 Messaggio 21–24	Totale CP 21–24 **Stato maggio 2023	Valore previsto CP 25–28
RAILplus*	0	9,8	9,2
FR Compiti sistemici	4,0	4,3	13,6
FFS Compiti sistemici	479,6	491,9	571,3
<b>Totale GCS</b>	<b>483,7</b>	<b>506,0</b>	<b>594,1</b>

\* Nuovo gestore di compito sistemico.

\*\* Stato maggio 2023 secondo i piani di pagamento WDI, senza il fabbisogno supplementare annunciato.

La ripartizione in indennità d’esercizio (esercizio e manutenzione/mantenimento della qualità) e contributi d’investimento (rinnovi) come pure il totale per GI e gestione di compito sistemico (GCS) per il periodo CP 25–28 saranno stabiliti definitivamente soltanto con la firma dei rispettivi contratti.

Nel passaggio dalla legislazione previgente a quella vigente secondo FAIF si continua a presupporre che i contratti esistenti vengono di massima mantenuti in vita, salvo diverse disposizioni esplicite nel contratto o nell’OCPF. Di conseguenza, il finanziamento dei progetti che in base alle nuove disposizioni andrebbero finanziati tramite una convenzione d’attuazione (vale a dire tramite programmi di ampliamento come PROSSIF 2025 e 2035), ma che sono stati avviati prima del 2017 secondo il diritto previgente, viene completato nella CP 25–28 e, se necessario, nelle CP successive.

**Fabbisogno di mezzi per le CP – commenti ai singoli GI**

Quanto segue fa riferimento alle offerte di base presentate dai GI e non è ancora completamente armonizzato con il valore previsto 2025–2028.

**Fabbisogno di mezzi per la CP delle FFS**

I mezzi previsti per le FFS, dell’ammontare di 7734 milioni di franchi, consentono un esercizio sicuro degli impianti già esistenti delle FFS nel periodo CP 25–28. La disponibilità e la qualità della rete possono essere ampiamente mantenute, seppur risultando in parte insufficienti, ed è possibile investire ulteriormente nello sviluppo dell’infrastruttura. Con la CP 25–28 proseguono i lavori di manutenzione e mantenimento della qualità dell’infrastruttura intensificati dal periodo CP 17–20. I fondi previsti non permettono di arrestare la tendenza all’aumento del ritardo nel mantenimento della qualità, documentata annualmente nel RapRet delle FFS, né è possibile provvedervi alla luce del volume dei lavori di costruzione realizzabili. È pertanto da attendersi un ulteriore incremento del ritardo e, a medio termine, un peggioramento del punteggio relativo allo stato degli impianti. Secondo le FFS, i rischi latenti per la sicurezza crescerebbero fino a raggiungere un livello difficile da accettare. Il rispetto degli obiettivi CP stabiliti dai committenti circa il mantenimento a lungo termine del

---

valore e la garanzia della disponibilità e della resilienza della rete sarebbe solo parzialmente assicurato. Inoltre, bisognerebbe mettere in conto un'estensione temporale dell'attuazione di disposizioni di legge (LDis). Le ripercussioni saranno studiate in maniera approfondita, in collaborazione con le FFS, parallelamente alla consultazione.

La crescita del fabbisogno di investimenti delle FFS in questo settore è dovuta agli ampliamenti realizzati negli ultimi tre decenni e al conseguente aumento del carico. Nel periodo 2025–2028 si prevede di destinare dei fondi al contenimento di questa evoluzione. Inoltre, saranno impiegati mezzi per l'adozione di misure volte a mantenere il livello di disponibilità raggiunto nella rete centrale. Il cambio del sistema di finanziamento dei veicoli dell'infrastruttura comporta un fabbisogno di fondi aggiuntivo di circa 80 milioni di franchi; in passato i veicoli dell'infrastruttura a utilizzo misto venivano finanziati mediante prestiti commerciali esterni al FIF. Nell'ambito della CP 25–28 proseguiranno, con la stessa intensità, i lavori di attuazione della LDis intensificati nella CP 21–24; al contempo saranno potenziate le misure di attuazione della Strategia Biodiversità del Consiglio federale.

Nel periodo CP 25–28 sono altresì previsti mezzi per l'attuazione della strategia ERTMS, che saranno impiegati prioritariamente per la preparazione della transizione al FRMCS (sostituzione del segnale radio GSM-R). I restanti mezzi sono destinati in primo luogo allo sviluppo del sistema di gestione del traffico (Traffic Management System, TMS) e degli impianti di sicurezza (ad es. proseguimento e ottimizzazione ETCS, segnalazione in cabina di guida in funzione delle esigenze). Di questi investimenti beneficeranno non solo le FFS, ma l'intero settore ferroviario.

Le misure proposte dal Consiglio federale per il finanziamento duraturo di FFS SA comporteranno, nel periodo 2025–2028, un leggero calo dei contributi di copertura dovuti dal traffico a lunga distanza all'infrastruttura. I dati esatti saranno integrati dopo la decisione del Consiglio federale relativa al progetto posto in consultazione su questo finanziamento. Il progetto prevede una compensazione mediante il FIF delle perdite di entrate subite dal settore infrastrutturale, di conseguenza l'indennità d'esercizio risulterebbe ben maggiore di quella qui prospettata.

Le FFS hanno analizzato la possibilità di realizzare le previste misure di mantenimento della qualità e di ampliamento alla luce della disponibilità delle risorse che presentano criticità (in particolare intervalli): dall'esame risulta che negli anni 2025–2028 potranno essere attuati tutti i lavori che hanno progettato. Per contro si imporranno rinvii rilevanti di lavori di rinnovo necessari, che causeranno un carico aggiuntivo per i periodi CP successivi e che quindi, in singoli casi, metteranno in dubbio anche l'attuazione tempestiva delle FA in corso di realizzazione. Tuttavia, vista la parziale estensione temporale della FA 2035 e considerata la dislocazione su tutto il territorio nazionale dei progetti di costruzione previsti, le risorse necessarie sotto il profilo dell'esercizio e del personale nel periodo CP 25–28 appaiono oggi sufficienti. Ciononostante, al fine di garantire un'attuazione efficiente dei progetti di costruzione, sulle tratte particolarmente interessate in alcuni punti bisogna mettere in conto restrizioni dell'esercizio (riduzione dell'orario di sera e nei fine settimana nonché chiusure di tratte con servizi sostitutivi).



---

### **Fabbisogno di mezzi per le CP delle ferrovie private**

Per le ferrovie private negli anni 2025–2028 la Confederazione mette a disposizione fondi CP per un totale di 6587 milioni di franchi, che consentono un esercizio sicuro e il mantenimento dei loro impianti già esistenti e di nuova messa in esercizio in tale arco temporale.

### **Fabbisogno di mezzi per la CP della BLSN**

Nel 2022 la BLSN ha investito circa 250 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali. Nei prossimi anni questo importo subirà un temporaneo leggero aumento in seguito alla realizzazione di alcuni importanti progetti di rinnovo (ad es. risanamento della galleria del Weissenstein e rinnovi della sede ferroviaria). Tra le priorità dei prossimi anni figurano inoltre l'ulteriore sviluppo della gestione degli impianti, la pianificazione delle tratte e la progressiva ottimizzazione dei processi di creazione di valore mediante la digitalizzazione.

### **Fabbisogno di fondi per la CP della FR**

Nel 2022 la FR ha investito circa 240 milioni di franchi per il mantenimento della qualità (manutenzione e rinnovo) dei suoi impianti infrastrutturali. Gli investimenti consentono di mantenere lo stato attuale degli impianti, colmare i ritardi e garantire l'attuazione della LDis.

Nell'ambito della CP 25–28 sono previsti investimenti nelle gallerie lungo le linee dell'Albula e del Bernina, che hanno un'età media ben superiore ai 100 anni e devono essere completamente risanate. La galleria dell'Albula esistente, una volta in funzione quella nuova, sarà messa fuori servizio e trasformata in una galleria di sicurezza. Nella maggior parte degli altri generi d'impianto si continuerà a investire nei limiti del fabbisogno ordinario, al fine di mantenere lo stato degli impianti o di migliorarlo per singoli tipi come gli impianti di telecomunicazione e a bassa tensione.

Si prevede inoltre di risanare e rendere le stazioni conformi alle esigenze dei disabili, nonché di adeguarle in modo da migliorare la stabilità dell'orario.

Oltre ai prevalenti investimenti negli impianti ferroviari tecnici, una ferrovia di montagna come la FR ne richiede anche nel settore dei pericoli naturali, quale il rinnovo sistematico delle opere di protezione esistenti. Un altro grande progetto di particolare complessità della FR, accanto alla nuova galleria dell'Albula, è la ristrutturazione globale della stazione di Landquart, che sarà realizzata in collaborazione con le FFS.

### **Fabbisogno di mezzi per la CP della MGI**

Con il risanamento della galleria della Furka la MGI ha in corso un grande progetto. Proseguono i lavori per rendere le stazioni conformi alle esigenze dei disabili: entro il 2028 è prevista la messa a norma delle rimanenti 14 stazioni sulle 43 in dotazione alla MGI. Sono inoltre previsti mezzi finanziari per il rinnovo degli apparati centrali e del sistema di controllo della marcia dei treni. Il fabbisogno di fondi tenderà presumibilmente ad aumentare. In futuro le priorità saranno l'ampliamento delle stazioni di Briga

---

e Andermatt, il mantenimento della qualità della sede ferroviaria e la conservazione di diversi manufatti (gallerie e paravalanghe).

### **Fabbisogno di mezzi per la CP della SOB**

Come annunciato nel messaggio concernente la CP 21–24, la SOB ha realizzato in particolare misure volte a migliorare la situazione concernente la conformità degli impianti alla LDis, conformemente al rispettivo programma di attuazione. Ha inoltre dato avvio al rinnovo degli impianti elettrici ferroviari nei primi tratti della parte orientale della rete e abbattuto il ritardo nel mantenimento della qualità. Nel periodo CP 25–28 la SOB provvederà alla normale attività di rinnovo e adotterà misure per migliorare ulteriormente la sicurezza e garantire uno stato moderno e conforme degli impianti. Secondo il suo RapRet, in questo periodo prevede di investire maggiormente nel rinnovo degli impianti elettrici ferroviari. Ulteriori fondi saranno necessari per adempiere i requisiti legali per gli impianti destinati al pubblico con una gestione ottimale del ciclo di vita e per attuare progetti strategici (ad es. nell'ambito del programma di attuazione della strategia ERTMS).

### **Fabbisogno di mezzi per la CP della ZB**

Nel periodo CP 25–28 gli investimenti più consistenti (progetti con un volume superiore a 10 mio. fr.) riguardano in particolare il rinnovo della sede ferroviaria, la ristrutturazione di stazioni, il risanamento di manufatti e la realizzazione di un impianto di ricovero. Il maggior fabbisogno di fondi rispetto al periodo precedente concerne soprattutto le indennità d'esercizio. Più mezzi sono necessari in particolare per la manutenzione, la gestione sostenibile di tematiche ambientali e lo sviluppo di una gestione professionale degli impianti.

### **Fabbisogno di mezzi per la CP della RBS**

Negli anni 2025–2028 l'ampliamento della stazione di Berna (ASB) e i necessari lavori di ristrutturazione delle stazioni tra Berna e Soletta servite dal RegioExpress (RE) comportano un aumento del volume degli investimenti della RBS. Nell'ambito della CP viene finanziato il 59 per cento dei costi di realizzazione della nuova stazione sotterranea RBS di Berna (progetto ASB). I lavori procedono secondo programma, l'entrata in servizio è prevista per il 2029. Nella CP 25–28 per il progetto ASB sono previsti contributi d'investimento dell'ammontare di 164,1 milioni di franchi. A seguito dell'ulteriore crescita della domanda sul collegamento tra le città di Berna e Soletta (RE), dopo l'entrata in servizio della nuova stazione sotterranea è previsto l'impiego di treni più lunghi, che richiede elevati investimenti per i necessari lavori di ristrutturazione e rinnovo delle stazioni servite dal RE e per la realizzazione del nuovo impianto esterno di ricovero a Bätterkinden. Gli altri mezzi sono destinati principalmente agli impianti da rinnovare nell'ambito del mantenimento della qualità di lungo periodo.

---

## **Fabbisogno di mezzi per la CP della TPFI**

Gli obiettivi principali della TPFI per il periodo CP 25–28 riguardano il proseguimento dei lavori relativi agli obiettivi stabiliti nella CP 21–24, in particolare assicurare la qualità, la disponibilità e l'accessibilità della rete realizzando nel contempo i necessari ammodernamenti dell'infrastruttura.

La crescita delle indennità d'esercizio è determinata da diversi fattori, in particolare da adeguamenti dei costi correlati allo sviluppo tecnico, dall'adattamento della manutenzione dei binari e dall'aumento degli impianti a fine ciclo, che quindi richiedono maggiore manutenzione.

Gli investimenti perseguono diversi obiettivi. L'adeguamento delle ultime stazioni alla LDis è spesso associato a un rinnovo dei rispettivi binari. La TPFI intende inoltre rinnovare 24 km di binari che l'ultima volta lo sono stati circa 50 anni fa. Nella maggior parte dei casi riguardano la rete a scartamento metrico e causano attualmente notevoli costi di manutenzione. Ne sono interessati in particolare i nodi di Palézieux, Bulle e Montbovon nella regione friburghese meridionale, nonché Friburgo, Morat e Ins sulla linea della FMAe.

### **1.6.5 Riserva CP**

Come già quattro anni fa, dal dialogo sulle pianificazioni a medio termine condotto con tutti i GI è nuovamente emerso che in diversi casi sono state costituite riserve per coprire evoluzioni non prevedibili. Accanto a eventi naturali che possono rendere necessari costosi lavori di ripristino, sono anche ipotizzabili evoluzioni del traffico che richiedono un investimento entro cinque anni, ossia nel periodo compreso fra la stipula della CP 25–28 e la fine del 2028. Si può trattare, ad esempio, della costruzione di nuove fabbriche o centri di distribuzione con binari di raccordo, per i quali i GI dovranno approntare lo scambio di raccordo mediante fondi CP. Poiché queste uscite impreviste non sono progettabili per i singoli GI a medio termine, le riserve vanno gestite esclusivamente dall'UFT e assegnate alle singole imprese in funzione delle necessità.

Dalle riserve vanno attinti anche gli eventuali contributi d'investimento (*a fondo perso*) per il rinnovo di impianti a fune nonché per un eventuale fabbisogno supplementare relativo ai compiti sistemici. Gli impianti a fune secondo la LIFT sono equiparati alle ferrovie per quanto riguarda il finanziamento dell'infrastruttura. Poiché questi impianti non possono essere separati e quindi le imprese che li gestiscono non operano la distinzione settoriale tra infrastruttura e trasporti, nell'OCPF è stato stabilito che il 50 per cento dell'investimento complessivo in un impianto a fune può essere finanziato tramite il FIF. Il fabbisogno di rinnovo a lungo termine per questi impianti con funzione di collegamento tra località è stimato a 20–30 milioni di franchi l'anno circa. Durante la redazione del presente progetto non erano però ancora noti in dettaglio i lavori previsti al riguardo, senza contare che è opportuno attendere con le opere di rinnovo fintanto che la sicurezza lo permette.

---

## 1.6.6 Opzioni CP

Vista l'esperienza positiva negli ultimi periodi CP è mantenuto per tutti i GI lo strumento delle opzioni CP, che riguardano per la maggior parte progetti di una certa importanza la cui attuazione non è ancora garantita (piani non ancora approvati) o che comportano procedure complesse (ad es. in relazione all'innovazione o al rispetto dei vincoli della protezione di monumenti). Non appena un progetto opzionale è pronto per essere realizzato, l'UFT esamina con il GI la priorità e la possibilità di attuarlo attraverso un trasferimento all'interno del piano d'investimento. Se del caso, l'UFT e il GI concordano la realizzazione mediante un'aggiunta alla CP (aumento dei mezzi d'investimento). I progetti opzionali i cui lavori di costruzione non possono essere avviati entro la fine del 2028 vengono inseriti nella CP 29–32, a meno che il progetto nel frattempo non si sia rivelato irrealizzabile o superfluo.

Con queste opzioni l'UFT si prefigge di evitare che i fondi siano bloccati da ritardi nei progetti, evitando nel contempo che questi siano cancellati dai piani d'investimento e vengano sospesi.

Le misure opzionali dei GI interessati sono elencate nelle CP. L'esperienza relativa alle CP 21–24 mostra che i frequenti ritardi subiti da progetti di per sé definitivi lasciano spazio a sufficienza per la realizzazione di un numero non indifferente di progetti opzionali.

Qualora i progetti pronti si rivelassero già attuabili, in aggiunta e non in sostituzione di altri, per la loro realizzazione andrebbe utilizzata in primo luogo la riserva di 108 milioni di franchi. Se contro ogni aspettativa quest'ultima dovesse essere insufficiente, verrebbe proposto al Parlamento un corrispondente aumento del limite di spesa, purché sostenibile per il FIF.

## 1.6.7 Fabbisogno di mezzi per i compiti sistemici

Attualmente sono sette i compiti sistemici svolti su mandato dell'UFT e finanziati tramite il FIF: cinque condotti dalle FFS e uno ciascuno da FR e RAILplus. A questi se ne aggiungerebbe uno nuovo, dedicato al rumore, che si prevede di assegnare alle FFS e che mira alla realizzazione del catasto delle emissioni e di un monitoraggio acustico (cfr. sotto).

Dal 2021 il finanziamento di questo genere di compiti non è più disciplinato nelle CP ma in apposite convenzioni di dettaglio concluse con i mandatari. Il relativo controlling finanziario è analogo a quello relativo alle CP. Il corrispondente limite di spesa è integrato anche per gli anni 2025–2028 in quello per le CP e sottoposto al Parlamento per approvazione nell'ambito del presente progetto. Per far fronte alle spese scoperte pianificate derivanti dall'esercizio e per il finanziamento degli investimenti relativi ai compiti sistemici svolti nel settore dell'infrastruttura, la Confederazione mette a disposizione complessivamente 594 milioni di franchi circa per gli anni 2025–2028.

Tabella 11

**Otto compiti sistemici 2025–2028 (in mio. fr.) – presumibile ripartizione dei fondi**

Compito sistemico	Gestore del compito	Totale
Informazione alla clientela	FFS	100,2
ETCS	FFS	12,2
Radiocomunicazione ferroviaria	FFS	7,1
STI TAF/TAP	FFS	0,8
Alimentazione elettrica ferroviaria	FFS	447,0
CTMS	FR	13,6
Interazione veicolo-itinerario scartamento metrico	RPL	9,2
Rumore	FFS	4,0
<b>Totale 2025–2028</b>		<b>594,1</b>

I mezzi della riserva CP, opzioni incluse, possono essere utilizzati anche per i compiti sistemici.

384 milioni di franchi circa, ossia più della metà dei mezzi previsti (65 %), sono destinati ai contributi d'investimento. Per le indennità d'esercizio sono previsti 210 milioni di franchi (35 %). Rispetto al periodo CP 21–24 il fabbisogno di fondi per la gestione di questi sette compiti sistemici aumenta quindi di circa 110 milioni di franchi.

**Informazione alla clientela**

Con il compito sistemico informazione alla clientela l'UFT intende ottenere che il cliente disponga di informazioni aggiornate, continue, complete, uniformi e coerenti sull'intero viaggio compiuto con i trasporti pubblici, a prescindere dal mezzo e dall'impresa scelti. A tal fine vengono raccolti, elaborati e predisposti, a uso degli interessati, i dati su orari di partenza e di arrivo programmati, effettivi e previsti, ritardi, luogo esatto di partenza, composizioni dei mezzi e coincidenze, eventi programmati e imprevisti nonché accessibilità autonoma alle stazioni e interconnessione di tutti i trasporti pubblici in Svizzera con altre offerte di mobilità. Nei limiti del possibile e dell'utilità per il viaggiatore, la piattaforma centralizzata appositamente istituita contiene anche i dati relativi ai trasporti pubblici d'oltreconfine e transfrontalieri. Le FFS, incaricate di questo compito, forniscono anche i dati necessari per l'indicazione delle fermate sulle carte nazionali e prestano consulenza (specialistica e di tecnica del sistema) alle imprese svizzere dei trasporti pubblici su come raggiungere l'obiettivo stabilito per la qualità dei dati e dell'intero sistema. Alla luce dell'interconnessione dei trasporti pubblici con diverse altre offerte di mobilità, trattasi di un compito la cui importanza è aumentata e il cui dispendio resta elevato, che implica lo sviluppo e la

---

gestione di soluzioni informatiche standardizzate e continua a richiedere quindi un considerevole impiego di personale.

## **ETCS**

Mediante la gestione del compito sistemico ETCS l'UFT si propone di contenere il dispendio, da parte degli utenti del sistema, per lo sviluppo e l'esercizio, l'interoperabilità e l'ulteriore sviluppo dell'ETCS in Svizzera, da realizzare nel rispetto dell'obbligo di non discriminazione (art. 37 cpv. 5 e 6 Lferr) e delle condizioni quadro nonché del necessario coordinamento tra gli attori del sistema.

Il gestore del compito sistemico ETCS sostiene il committente nell'attuazione della strategia ERTMS definita da quest'ultimo. A tal fine devono essere create le premesse per realizzare i seguenti obiettivi:

- garantire un esercizio ferroviario con ETCS sicuro, affidabile e interoperabile sulla rete a scartamento normale della Svizzera (tronchi di confine incl.);
- attuare e sviluppare l'ETCS in maniera economicamente sostenibile e in modo da promuovere la sicurezza e le capacità, tenendo conto degli interessi imprenditoriali delle imprese ferroviarie;
- incentivare l'ulteriore sviluppo, la normazione e la standardizzazione dell'ETCS necessari allo scopo e assicurare la rappresentanza negli organismi internazionali degli interessi in materia per l'attuazione dell'ETCS in Svizzera.

## **Radiocomunicazione ferroviaria**

L'obiettivo cui l'UFT punta con la gestione del compito sistemico radiocomunicazione ferroviaria è assicurare che lo sviluppo, l'esercizio e l'aggiornamento del sistema GSM-R e la transizione verso la tecnologia di nuova generazione FRMCS (*Future Railway Mobile Communication System*) siano attuati con un dispendio ragionevole e in maniera coordinata tra le parti.

## **STI TAF/TAP**

Lo scopo perseguito dall'UFT attraverso la gestione del compito sistemico STI TAF/TAP è monitorare costantemente gli sviluppi delle direttive europee sulle STI relative alle applicazioni telematiche per il traffico viaggiatori e merci e valutarne le ripercussioni in Svizzera.

## **Alimentazione elettrica ferroviaria**

Tramite il compito sistemico alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz (cfr. fig. 4) l'UFT si prefigge di garantire la pianificazione a livello svizzero, la costruzione, l'esercizio e il mantenimento degli impianti necessari per l'alimentazione elettrica ferroviaria (produzione e trasporto 132 kV o 66kV/16,7 Hz) della rete ferroviaria a scartamento normale e metrico. In questo contesto FFS Infrastruttura - Energia si occupa della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione delle sottocentrali e dei convertitori di frequenza occorrenti per l'alimentazione elettrica ferroviaria della rete 16,7 Hz.

Il compito include anche la produzione e il rifornimento di elettricità (centrali elettriche, partecipazioni, commercio) nonché il suo trasporto (elettrodotti), ossia la definizione di un prezzo della corrente ferroviaria che copra i costi, mentre non ne sono interessate le numerose ferrovie a scartamento metrico, alimentate con corrente continua.

Con il compito sistemico alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz si intende realizzare anche i seguenti obiettivi:

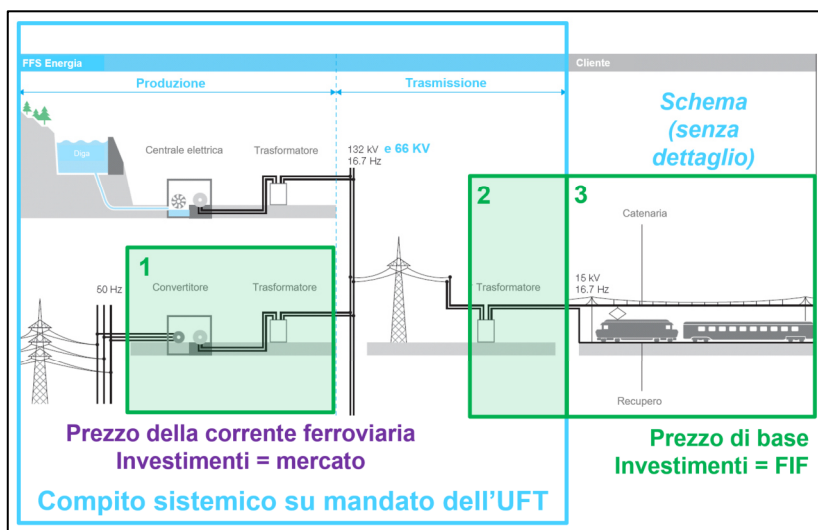
- alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz efficiente ed economicamente conveniente;
- alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz sicura e affidabile della rete ferroviaria svizzera.

Nell'ambito della ristrutturazione delle FFS nel 2001 è stata attuata la seguente delimitazione del rispettivo finanziamento, confermata dalla definizione del compito sistemico alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz:

- compiti finanziati direttamente dal FIF nell'ambito dell'accesso alla rete (pianificazione, costruzione, esercizio e manutenzione delle sottocentrali e dei convertitori di frequenza necessari per l'alimentazione elettrica ferroviaria della rete 16,7 Hz);
- compiti non rientranti nell'ambito dell'accesso alla rete finanziati secondo principi di mercato e indennizzati attraverso il prezzo della corrente ferroviaria a partire dalle sottocentrali (pianificazione, costruzione, esercizio e manutenzione degli impianti di produzione [diritti di captazione incl.] e degli elettrodotti necessari per l'alimentazione elettrica ferroviaria della rete 16,7 Hz.

Figura 4

### Alimentazione elettrica secondo l'art. 62 Lferr



---

Commento relativo alla figura 4: solo i settori 1 e 2 con riquadro sono finanziati nell'ambito del compito sistemico relativo alla corrente ferroviaria. Le centrali elettriche e gli elettrodotti vengono finanziati secondo principi di mercato. Il settore 3 fa parte della CP.

### **Alimentazione elettrica ferroviaria – possibili varianti per l'ulteriore sviluppo del finanziamento del compito sistemico**

Fino al 2022 l'elettricità occorrente poteva essere acquistata sul libero mercato a prezzi convenienti. Questa circostanza e le misure del Consiglio federale volte a ridurre il tasso di copertura dell'indebitamento delle FFS a un livello sostenibile hanno indotto a rinviare alcuni investimenti in risanamenti necessari. È probabilmente a seguito di questa strategia commerciale che il prezzo della corrente ferroviaria è rimasto relativamente basso. Prima della crisi del mercato energetico nel 2022 i costi di produzione di FFS Energia erano superiori a quelli di mercato e una maggiore produzione in proprio avrebbe probabilmente causato un aumento del prezzo della corrente ferroviaria.

La situazione eccezionale che ha caratterizzato il mercato dell'energia nel 2022 ha modificato le condizioni quadro del mercato in questo settore. La crisi energetica ha evidenziato la forte dipendenza di FFS Energia dal mercato dell'energia internazionale, a dispetto delle centrali elettriche di cui dispone. Sia FFS Energia sia l'UFT hanno riconsiderato la strategia di acquistare l'elettricità occorrente anziché investire e giudicato più importante garantire un'elevata produzione in proprio al fine di aumentare la sicurezza di approvvigionamento. Senza contare che alla luce dell'aumento dei prezzi di mercato diventa economicamente più interessante procedere a risanamenti e ampliamenti.

Il Consiglio federale sta facendo esaminare diverse varianti per individuare il modo migliore di garantire a lungo termine la sicurezza e la stabilità dell'alimentazione elettrica ferroviaria.

### **CTMS**

L'obiettivo cui l'UFT mira con il compito sistemico CTMS è l'elaborazione di direttive per l'implementazione di un sistema di controllo della marcia dei treni uniforme per le reti non interoperabili (principalmente a scartamento metrico). In questo contesto la FR elabora le direttive, le misure e le decisioni necessarie per l'introduzione, l'attuazione e l'aggiornamento dello standard CTMS, sviluppando altresì soluzioni per i problemi e i rischi connessi all'attuazione da parte delle imprese ferroviarie e preparando le necessarie direttive e decisioni. Con il suo impegno in questo senso la FR intende fare in modo che i GI non debbano sostenere carichi inutili e multipli nell'attuazione dello standard durante le varie fasi del ciclo di vita del sistema e che l'onere di coordinamento tra le imprese ferroviarie e i terzi interessati sia ridotto al minimo.

### **Interazione veicolo-itinerario scartamento metrico (RAILplus)**

Con il compito sistemico interazione veicolo-itinerario scartamento metrico l'UFT si ripromette di creare le basi per migliorare la comprensione di questa interazione. Gli sviluppi tecnici intervenuti negli ultimi anni nei settori del materiale rotabile e della sede ferroviaria causano una maggiore usura di ruote e rotaie. In particolare nel settore



---

delle ferrovie a scartamento metrico e speciale mancano le basi per un'adozione coordinata ottimale di misure tecniche per veicoli e sede ferroviaria. RAILplus si incarica, quale gestore del compito sistemico, di sviluppare le conoscenze mancanti e di renderle accessibili ai GI.

## **Rumore**

L'obiettivo cui l'UFT punta con il nuovo compito sistemico rumore è l'approntamento di basi di dati uniformi e di elevata qualità sull'inquinamento acustico. Poiché nell'ambito del risanamento fonico le FFS si sono già occupate di compilare il catasto delle emissioni quale elemento del catasto dei rumori, la gestione del nuovo compito sistemico e, quindi, l'elaborazione centralizzata dei dati per conto degli altri GI è affidata a loro. Il compito comprenderà in futuro anche il monitoraggio del rumore ferroviario a titolo di misurazione complementare e verifica della plausibilità. Le FFS potranno in tal modo proseguire il collaudato approntamento dei dati e completarlo con le misurazioni. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), in qualità di autorità specializzata della Confederazione, sarà rappresentato nei competenti organismi.

## **1.7 Finanziamento tramite il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria**

### **1.7.1 Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria è un fondo non autonomo con contabilità propria**

Secondo l'articolo 87a capoverso 2 Cost., dal 1° gennaio 2016 l'esercizio, il mantenimento della qualità, i compiti sistemici e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria sono finanziati esclusivamente tramite il FIF. A tal fine al FIF sono assegnati entrate a destinazione vincolata e conferimenti dal bilancio generale della Confederazione.

Il FIF ha prioritariamente la funzione di assicurare il fabbisogno per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Per i prelievi dal FIF l'Assemblea federale approva ogni quattro anni un limite di spesa. In CP quadriennali coordinate con questo limite vengono stabiliti in modo vincolante gli obiettivi da raggiungere e i mezzi concessi a tal fine dalla Confederazione ai GI.

Dato che il FIF non può indebitarsi, costituisce una riserva adeguata per far fronte alle oscillazioni dei conferimenti e ridurre al minimo il rischio di ritardi per i progetti di ampliamento pronti per essere eseguiti.

Il funzionamento e le procedure del FIF sono definiti nella LFIF. Il FIF ha la forma di un fondo giuridicamente non autonomo con contabilità propria. Si compone di un conto economico, di un conto degli investimenti e di un bilancio.

### **1.7.2 Conferimenti al FIF**

L'importo dei mezzi finanziari che si prevede di attribuire al FIF è stabilito nella Cost. e nella Lferr. Solo per il conferimento dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle

prestazioni (TTPCP), definito come importo massimo, Consiglio federale e Parlamento dispongono di un certo margine di manovra (senza bisogno di modificare la legge).

### 1.7.3 L'Assemblea federale decide sui mezzi nel quadro del preventivo

L'Assemblea federale stabilisce, contemporaneamente al preventivo annuale, in un decreto federale semplice i mezzi da prelevare dal FIF per l'esercizio, il mantenimento della qualità, i compiti sistemici, l'ampliamento e i mandati di ricerca. Approva infine i conti del FIF.

Tabella 12

#### Pianificazione a lungo termine del FIF (stato della pianificazione maggio 2023) per il preventivo (Pr) 2024 – piano finanziario di legislatura (PFL) 2025–2027 – conto di previsione (CPr) 2028

(in mio. fr.)	Pr 2024	PFL 2025	PFL 2026	PFL 2027	CPr 2028
<b>Conferimenti al FIF</b>	<b>5 851</b>	<b>5 851</b>	<b>6 048</b>	<b>6 151</b>	<b>6 282</b>
Entrate a destinazione vincolata	2 901	2 812	2 925	2 950	3 000
– 1 per mille IVA	758	778	798	818	838
– TTPCP	985	856	902	889	898
– Mezzi dell'imposta sugli oli minerali	261	255	272	263	253
– Contributo dei Cantoni	622	640	658	675	692
– Imposta federale diretta	275	283	295	305	319
Conferimenti dal bilancio generale della Confederazione	2 950	3 038	3 123	3 201	3 281
Ricavi finanziari					
<b>Prelievi</b>	<b>4 851</b>	<b>5 371</b>	<b>5 441</b>	<b>5 409</b>	<b>5 813</b>
– Esercizio	630	645	610	635	643
– Mantenimento della qualità <sup>33</sup>	3 019	3 091	3 091	2 909	2 882
– Compiti sistemici	129	168	157	140	129
– Ampliamento	1 027	1 426	1 548	1 695	2 133
– Mandati di ricerca	4	4	4	4	4
– Onere amministrativo	5	5	5	5	5
– Interessi	38	32	27	22	17

<sup>33</sup> Nel piano finanziario di legislatura 2025–2027 la ripartizione dei fondi fra esercizio e mantenimento della qualità era diversa da quella prevista nel presente progetto.

(in mio. fr.)	Pr 2024	PFL 2025	PFL 2026	PFL 2027	CPr 2028
<b>Risultato</b>	<b>1 000</b>	<b>480</b>	<b>607</b>	<b>742</b>	<b>469</b>
Rimborso anticipi	716	651	696	685	685
<b>Riserve</b>	<b>1 680</b>	<b>1 509</b>	<b>1 420</b>	<b>1 477</b>	<b>1 260</b>

Nella sua seduta del 15 febbraio 2023 il Consiglio federale ha concretizzato le misure correttive per il preventivo 2024 e preso decisioni di principio relative alle correzioni del bilancio negli anni del piano finanziario. Una delle misure riguarda i conferimenti dalla TTPCP, che nel periodo 2025–2027 si ridurranno di 150 milioni di franchi l'anno, con conseguente calo complessivo di 225 milioni della dotazione del FIF. Poiché per legge la metà del conferimento deve essere impiegata per rimborsare l'anticipo, il tempo previsto per il completamento del rimborso si allungherà, al massimo, di un anno.

Grazie al FIF, in base all'attuale pianificazione del Fondo, il prevedibile fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità è finanziabile senza mettere a repentaglio l'attuazione dei progetti di ampliamento in corso e previsti. I costi conseguenti di questi ultimi sono stimati in circa 30 milioni di franchi all'anno. La chiave per determinare le singole partecipazioni cantonali al versamento di cui all'articolo 57 Lferr (contributo cantonale) è stabilita nell'articolo 23 OCPF. L'indicizzazione del contributo è fissata nell'articolo 57 capoverso 1<sup>bis</sup> Lferr.

## 1.8 Finanziamento di impianti per il traffico merci privati

### 1.8.1 Principi di finanziamento

Con l'espressione «impianti per il traffico merci privati» si intendono i binari di raccordo e gli impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC). Questi impianti non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi dell'articolo 62 capoverso 1 Lferr e, soprattutto, non sottostanno all'accesso alla rete secondo l'articolo 9a Lferr e non sono finanziati tramite il FIF.

Nell'ambito dell'allacciamento di impianti per il traffico merci privati, tra cui rientrano gli impianti per ricevere e formare i treni (art. 62 Lferr), il GI assume i costi di adattamento e ampliamento dei propri impianti causati dal raccordo, compreso il dispositivo di raccordo (art. 18 LTM). Ai sensi dell'articolo 5 OCPF trattasi di investimenti che non servono ad aumentare la capacità ma ad assorbire l'evoluzione della domanda senza treni-chilometri o tracce supplementari nel trasporto di merci e che, quindi, sono da attribuire al mantenimento della qualità.

La Confederazione può accordare contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammmodernamento di impianti di trasbordo TC e binari di raccordo (art. 8 LTM). Il contributo d'investimento della Confederazione non può superare, di massima, il 60 per cento dei costi computabili; per progetti d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti può essere aumentato fino all'80 per cento. Nella

---

concessione e nel calcolo dei contributi vengono considerati adeguatamente gli obiettivi di politica dei trasporti, dell'energia e della protezione ambientale, criteri economici, i vantaggi per terzi e in particolare la concezione del trasporto di merci per ferrovia. La concessione dei contributi è vincolata all'adempimento di oneri, in modo da garantire, in particolare, i volumi di traffico e di trasbordo previsti e l'accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo TC. Se i volumi stabiliti per gli impianti non vengono raggiunti, si può esigere una restituzione proporzionale dei contributi d'investimento.

La base legale per il finanziamento degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo è l'articolo 18 capoverso 1 LUMin. Per i contributi, quindi, si fa ricorso al «finanziamento speciale del traffico stradale».

La Confederazione può inoltre accordare contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato. Tali contributi, che possono ammontare al massimo al 50 per cento dei costi computabili (art. 8 cpv. 6 LTM), sono concessi secondo l'articolo 4 capoverso 4 dell'ordinanza del 25 maggio 2016<sup>34</sup> sul trasporto di merci (OTM) sotto forma di mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente.

La gestione di contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati avviene tramite crediti d'impegno pluriennali (art. 8 cpv. 7 LTM).

Visto il carattere ricorrente di questi crediti e la contiguità materiale con il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria pubblica, i mezzi finanziari sono sottoposti all'approvazione del Parlamento contestualmente ai decreti concernenti le CP.

## **1.8.2 Fabbisogno di mezzi per il promovimento degli impianti privati per il traffico merci ferroviario**

### **Credito d'impegno 2021–2024**

Il credito d'impegno per il periodo 2021–2024 ammonta a circa 300 milioni di franchi. Il credito è destinato al finanziamento di impianti di trasbordo TC e di binari di raccordo in Svizzera, di impianti di trasbordo TC all'estero necessari per il raggiungimento degli obiettivi della LTrasf e di impianti portuali per il trasbordo di merci nel TC.

L'ammontare del credito, che comprendeva in particolare anche i due grandi progetti Gateway Basel Nord e terzo bacino portuale di Basilea Kleinhüningen, è stato determinato stimando i progetti da realizzare in questo periodo e quelli previsti nell'ambito della concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM. Il credito finanzia anche progetti di impianti di trasbordo TC in Svizzera destinati al traffico transalpino.

---

<sup>34</sup> RS 742.411

---

Qualora il suddetto grande progetto Gateway Basel Nord dovesse cadere nel periodo 2021–2024, secondo lo stato attuale della pianificazione il credito risulterà ampiamente utilizzato. La decisione sul finanziamento di questo progetto non è ancora cresciuta in giudizio.

### **Credito d'impegno 2025–2028**

Il credito quadro che vi sottoponiamo per il periodo 2025–2028 copre tutti gli obblighi che la Confederazione valuta di contrarre in questi anni per promuovere il rinnovo, l'ampliamento e la nuova costruzione di impianti di trasbordo TC e binari di raccordo. Nel credito di 185 milioni di franchi sono compresi anche il completamento del Gateway Basel Nord (2a tappa) e il terzo bacino portuale di Basilea Kleinhüningen ad esso connesso. L'ammontare del credito, determinato stimando i progetti di prossima realizzazione e quelli previsti nell'ambito della concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM, comprende anche progetti di impianti di trasbordo TC in Svizzera e all'estero per il traffico transalpino.

La determinazione dell'ammontare è avvenuta d'intesa con il settore, in particolare con il gruppo di accompagnamento per lo sviluppo del traffico merci ferroviario, un organo dell'UFT in cui è rappresentato il settore della logistica e del trasporto merci.

Il Parlamento gestisce i mezzi disponibili per il promovimento degli impianti per il traffico merci privati attraverso un credito d'impegno e con il preventivo decide in merito ai crediti annuali. Tutte le disposizioni in materia di sussidi sono concepite come prescrizioni potestative e salvaguardano quindi il margine d'azione del Parlamento in fatto di politica finanziaria.

Il 2 novembre 2022 il Consiglio federale ha avviato la consultazione sul progetto di perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. Il progetto comprende, tra le altre cose, proposte di modifica delle basi legali per il promovimento degli impianti per il traffico merci privati che potrebbero comportare un adeguamento del decreto federale concernente il credito d'impegno 2025–2028 durante il suo periodo di validità.

La seguente tabella riepiloga la funzione dei progetti previsti, i siti e le aree presumibili nonché le capacità supplementari realizzate.

*Tabella 13*

### **Riepilogo degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo previsti nell'ambito del credito d'impegno 2025–2028**

Funzione / fabbisogno finanziario	Siti presumibili	Capacità supplementari previste (annue)
Grande terminale TC d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti	Gateway Basel Nord, 2a tappa, trimodale	105 000 TEU

Funzione / fabbisogno finanziario	Siti presumibili	Capacità supplementari previste (annue)
Terzo bacino portuale Basilea Kleinhüningen	Ampliamento porto di Basilea	390 000 TEU
Impianti di trasbordo TC per la distribuzione regionale	Soprattutto lungo l'asse est-ovest	350 000 TEU
Impianti di trasbordo TC (estero) per il trasferimento del traffico pesante transalpino	Piemonte/Lombardia	200 000 TEU
Binari di raccordo e installazioni di trasbordo TC minori	Diversi (rinnovo, nuove costruzioni e ampliamenti)	Almeno 12 000 tonnellate, 720 carri o 5000 TEU per impianto

\* Twenty-foot Equivalent Unit (unità di misura internazionale standardizzata per container da 20 piedi)

## 1.9 Rapporto con il programma di legislatura e con le strategie nazionali del Consiglio federale

### 1.9.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto è annunciato nel messaggio del ... gennaio 2024<sup>35</sup> sul programma di legislatura 2024–2027 e nel relativo disegno del decreto federale sul programma di legislatura 2024–2027<sup>36</sup>.

### 1.9.2 Rapporto con le strategie nazionali del Consiglio federale

Nel messaggio del ... gennaio 2024<sup>37</sup> sul programma di legislatura 2023–2027 si osserva che il progetto presenta punti in comune con la nuova politica di crescita 2024–2027. Nello specifico si tratta di assicurare – attraverso un esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e un mantenimento della qualità eseguiti all'insegna dell'efficienza e di un uso parsimonioso delle risorse – che la ferrovia resti un elemento importante, efficiente e affidabile affinché l'economia svizzera conservi la propria competitività e migliori la produttività lavorativa.

<sup>35</sup> FF 2024 ...

<sup>36</sup> FF 2024 ...

<sup>37</sup> FF 2024 ...

---

### **1.9.3 Rapporto con la Strategia Biodiversità Svizzera (SBS)**

Nell'ambito del rinnovo e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria si tiene conto della biodiversità ai sensi della SBS e del relativo Piano d'azione (PA SBS) adottati dal Consiglio federale rispettivamente il 25 aprile 2012 e il 6 settembre 2017<sup>38</sup>. Nell'attuare le rispettive misure le imprese si attengono, tra le altre cose, alla guida redatta dall'UFT per il resoconto sulla biodiversità di cui alle CP 2025–2028, presentandogli un rapporto intermedio e, entro fine 2028, uno conclusivo sui lavori realizzati. I requisiti stabiliti nella guida sono vincolanti.

### **1.9.4 Rapporto con la Strategia energetica 2050**

Con il programma «Strategia energetica per il trasporto pubblico» (SETraP 2050) l'UFT si adopera per sostenere e incentivare nella misura del possibile le ITF e i GI in questo ambito.

Il programma SETraP 2050 fa attualmente affidamento sullo spirito d'iniziativa delle imprese ferroviarie, favorendone gli sforzi intesi ad aumentare l'efficienza energetica e la produzione di energia rinnovabile con contributi a progetti di ricerca e innovativi. Per accrescere ulteriormente l'efficacia dell'impulso dato in questa direzione, nelle CP sono stati inseriti obiettivi energetici e climatici. L'attuazione delle relative misure sarà finanziata con i fondi assegnati mediante la CP.

Attualmente i mezzi destinati al finanziamento di misure a favore della realizzazione di impianti fotovoltaici sono limitati. A causa della scarsità dei mezzi finanziari va accordata priorità agli interventi imprescindibili per il mantenimento della qualità, in particolare presso le FFS (cfr. anche 1.9.5).

### **1.9.5 Rapporto con la strategia climatica**

L'infrastruttura ferroviaria fornisce anche un contributo all'attuazione della strategia climatica a lungo termine della Confederazione. I cicli di rinnovo devono essere sfruttati in modo da sostituire le infrastrutture e gli impianti con alternative per quanto possibile prive di emissioni di CO<sub>2</sub>. Attualmente i mezzi destinati al finanziamento di misure a favore della decarbonizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sono limitati. A causa della scarsità dei mezzi finanziari va accordata priorità agli interventi imprescindibili per il mantenimento della qualità. Nel quadro delle possibilità finanziarie si punta a integrare nel limite di spesa CP un'opzione dell'ammontare di circa 50 milioni di franchi per la realizzazione di misure nei settori del clima e delle energie rinnovabili. L'opzione attualmente non è finanziata.

---

<sup>38</sup> I due documenti sono consultabili all'indirizzo Internet [www.ufam.admin.ch](http://www.ufam.admin.ch) > Temi > Tema Biodiversità > Informazioni per gli specialisti > Politica della biodiversità > Strategia e piano d'azione

---

## **1.9.6 Rapporto con la Strategia nazionale per la protezione delle infrastrutture critiche**

L'8 dicembre 2017 il Consiglio federale ha adottato la Strategia nazionale per la protezione delle infrastrutture critiche 2018–2022<sup>39</sup>, che definisce le misure volte a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera e a migliorarla in settori essenziali. In questo contesto la garanzia della sicurezza e della disponibilità, la resilienza e la qualità nonché il mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura ferroviaria sono considerati di particolare rilevanza.

## **1.9.7 Rapporto con la Strategia sulla cultura della costruzione**

Nell'ambito del rinnovo e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria si presta attenzione alla qualità della cultura della costruzione e a un'integrazione efficace nel paesaggio ai sensi della Strategia sulla cultura della costruzione e del relativo piano d'azione adottati dal Consiglio federale il 26 febbraio 2020.<sup>40</sup> A questo proposito sono determinanti in particolare gli obiettivi 3 «Progetti di costruzione e pianificazione garantiscono un'elevata qualità, commisurata alla funzione e al luogo» e 6 «La Confederazione funge da modello in riferimento alla cultura della costruzione» nonché la misura 40 «Ancorare la cultura della costruzione presso le imprese ferroviarie».

## **1.10 Interventi parlamentari**

*Attualmente nessun intervento. Se del caso il capitolo sarà compilato dopo la procedura di consultazione.*

## **2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione**

*Il capitolo sarà compilato dopo la procedura di consultazione.*

## **3 Tenore del decreto finanziario**

### **3.1 Proposta del Consiglio federale e motivazione**

Con il presente progetto il Consiglio federale intende sottoporre al Parlamento, per approvazione, i seguenti avamprogetti di decreti federali:

---

<sup>39</sup> FF 2018 455

<sup>40</sup> Consultabile all'indirizzo Internet [www.bak.admin.ch](http://www.bak.admin.ch) > Patrimonio culturale > Cultura della costruzione > Strategia sulla cultura della costruzione



- 
- decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028,
  - decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028.

## **3.2 Descrizione del progetto e commento alle singole disposizioni**

### **3.2.1 Decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2021–2024**

#### *Art. 1*

Con questo decreto viene messo a disposizione un limite di spesa di 15 100 milioni di franchi destinato a finanziare le indennità per le prestazioni ordinate presso i GI negli anni 2025–2028. La ripartizione dei mezzi sui singoli anni e i relativi crediti a preventivo per il FIF sono decisi annualmente dal Parlamento nell'ambito delle deliberazioni del preventivo. I mezzi sono finanziati integralmente tramite il FIF.

#### *Art. 2*

Dal limite di spesa di cui all'articolo 1 possono essere impiegati 594 milioni di franchi per il finanziamento dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria.

#### *Art. 3*

I decreti di stanziamento sono decreti federali semplici e come tali non sottostanno a referendum.

### **3.2.2 Decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028**

#### *Art. 1*

Il credito d'impegno di 185 milioni di franchi serve per proseguire con il promoviamento del traffico merci e del suo trasferimento. Le basi legali principali sono costituite dalla legge sul trasporto di merci e dalla legge sul trasferimento del traffico merci. Oltre agli impianti svizzeri si possono promuovere anche quelli situati all'estero, a condizione che siano utili al trasferimento del traffico pesante transalpino.

#### *Art. 2*

---

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il calcolo del credito d'impegno sono riportate nel decreto federale. Esse si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del marzo 2023 (106,00 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2020 = 100 punti».

#### *Art. 3*

I decreti di stanziamento sono decreti federali semplici e come tali non sottostanno a referendum.

### **3.3 Stime concernenti il rincaro**

Il decreto federale sulla CP 2025–2028 non è interessato dalle stime sul rincaro. Il limite di spesa e il credito d'impegno previsti sono da intendersi al lordo dell'eventuale rincaro e imposta sul valore aggiunto (IVA). Nello stimare il rincaro relativo alle misure previste i GI si sono basati sulle disposizioni della Confederazione.

Le stime concernenti il rincaro utilizzate per il decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028 sono riportate all'articolo 2 del decreto federale. Esse si basano sullo stato dell'indice nazionale dei prezzi al consumo del marzo 2023 (106 punti), che si riferisce alla serie dell'indice «dicembre 2020 = 100 punti». I crediti a preventivo annui saranno adeguati di volta in volta alle stime attuali sul rincaro.

## **4 Ripercussioni**

### **4.1 Ripercussioni per la Confederazione**

Le uscite per l'esercizio, il mantenimento della qualità e i compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria sono integralmente finanziate tramite il FIF; i mezzi destinati a questo scopo per gli anni 2025–2028 sono iscritti nella pianificazione finanziaria del FIF. Questa forma di finanziamento, introdotta con la legislazione FAIF, consente di evitare che la crescita delle spese per l'esercizio e il mantenimento della qualità vada a carico del bilancio della Confederazione.

Il progetto non implica alcun maggior onere in termini di personale.

### **4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

Il progetto non ha ripercussioni finanziarie dirette per i Cantoni e i Comuni, poiché il contributo cantonale al FIF non è strettamente legato all'ammontare del limite di spesa. A seguito della legislazione FAIF anche il finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private è di competenza della Confederazione. I Cantoni versano un contributo forfettario nel FIF: il finanziamento è quindi lo stesso per tutti i GI. La

---

chiave per determinare le singole partecipazioni cantonali al versamento di cui all'articolo 57 Lferr (contributo cantonale) è stabilita nell'articolo 23 OCPF. L'indicizzazione del contributo è fissata nell'articolo 57 capoverso 1<sup>bis</sup> Lferr.

Il progetto consente il finanziamento nel periodo 2025–2028 delle tratte ferroviarie con funzione di collegamento ordinate dalla Confederazione oggetto del FIF. In tal modo crea i presupposti affinché la funzione di collegamento della rete ferroviaria sia garantita in tutto il Paese. Un buon collegamento mediante i trasporti pubblici è un importante fattore di competitività, in particolare anche per le regioni di montagna e per quelle rurali. In queste regioni la priorità è il mantenimento della qualità per i manufatti delle ferrovie private (in primo luogo i numerosi viadotti e gallerie), ma anche per le loro stazioni e fermate (attuazione delle misure previste dalla LDis). A questo proposito vanno menzionate innanzitutto le gallerie dell'Albula e della Furka.

Un'infrastruttura ferroviaria di qualità è anche un fattore di competitività determinante per le città e gli agglomerati svizzeri e in quanto tale contribuisce all'elevata qualità della vita. In queste aree è particolarmente importante garantire l'efficienza e l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle esigenze del traffico suburbano (ad es. adattando la lunghezza dei marciapiedi).

### **4.3 Ripercussioni sull'economia**

Con un'infrastruttura ferroviaria conforme allo stato della tecnica e adeguata alle esigenze del traffico è possibile mantenere e continuare a sviluppare l'offerta su rotaia garantendone il buon livello qualitativo. Una rete dei trasporti fitta e affidabile che consente un trasporto efficiente di merci e viaggiatori rappresenta un fattore concorrenziale da non sottovalutare per la piazza economica svizzera. Se dovesse essere trasferita dalla ferrovia alla strada anche solo una parte della prestazione di trasporto, ne risulterebbero maggiori costi macroeconomici.

I decreti proposti creano le condizioni necessarie per la predisposizione di offerte efficienti nel traffico viaggiatori e merci, salvaguardando il valore e l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti per il traffico merci privati costituisce il presupposto per la garanzia del servizio di base nel trasporto su rotaia ed è indispensabile ai fini dell'adempimento del mandato di trasferimento del traffico merci transalpino alla rotaia.

L'evoluzione dell'economia svizzera è riconducibile in buona parte alla presenza di un'infrastruttura di trasporto di alto livello. Le CP concludono con i GI assicurano in particolare che l'alta qualità dell'infrastruttura ferroviaria svizzera sia garantita anche in futuro.

### **4.4 Ripercussioni per la politica regionale**

Il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria sostiene gli obiettivi di politica regionale della Confederazione. Una parte essenziale della rete ferroviaria collega le regioni periferiche. Se il limite di spesa venisse ridotto e non fosse quindi più possibile

---

garantire il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria nella misura richiesta o si rendesse addirittura necessario rinunciare a singole tratte, si potrebbero avere ripercussioni negative per la politica regionale.

## **4.5 Ripercussioni sull'ambiente**

Il rinnovo e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sono attuati nel rispetto delle vigenti disposizioni ambientali (ad es. in materia di inquinamento acustico dei cantieri, protezione delle acque, tutela della natura); in tal modo si fa quanto possibile per limitare le ripercussioni negative per l'ambiente e risanare o migliorare la situazione sotto il profilo ambientale).

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità e legalità**

La competenza dell'Assemblea federale per questi decreti di stanziamento deriva dall'articolo 167 Cost.

Il decreto federale sul limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028 si basa sull'articolo 5 capoverso 1 LFIF, secondo il quale l'Assemblea federale stabilisce di volta in volta un limite di spesa quadriennale per il relativo finanziamento.

Sotto il profilo materiale-giuridico il decreto si fonda sull'articolo 49 Lferr. In base a quest'ultimo, la Confederazione si assume l'onere principale nel finanziamento dell'infrastruttura.

Il decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028 si fonda sugli articoli 8 LTM e 8 LTrasf. La Confederazione può concedere contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC. La base per il finanziamento è costituita dall'articolo 18 capoverso 1 LUMin. L'impiego di crediti d'impegno per la gestione dei mezzi federali destinati a promuovere gli impianti per il traffico merci privati tramite crediti quadro è previsto dall'articolo 8 capoverso 7 LTM e avviene conformemente all'articolo 10 capoverso 5 OFC.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Nel settore ferroviario la Svizzera ha concluso vari trattati internazionali e accordi bilaterali con l'UE. I decreti federali proposti non sono in conflitto con questi.

Il sistema di concessione di mezzi a favore dei GI tramite CP pluriennali, previsto dalla Lferr, è inoltre in linea con le prescrizioni del diritto europeo.

---

### **5.3 Forma dell'atto**

Ai sensi dell'articolo 163 capoverso 2 Cost. e dell'articolo 25 capoverso 2 della legge del 13 dicembre 2002<sup>41</sup> sul Parlamento (LParl) nel presente caso l'atto va emanato sotto forma di decreto federale semplice, quindi non sottostante a referendum.

Il limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028 va approvato nella forma del decreto federale semplice (art. 25 cpv. 1 e 2 e art.

Analogamente, anche il decreto federale sul credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028 va approvato nella forma del decreto federale semplice.

### **5.4 Subordinazione al freno delle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost. è richiesto il consenso della maggioranza dei membri di ciascuna Camera per le disposizioni in materia di sussidi e le dotazioni finanziarie implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi.

Visto l'ammontare sia del limite di spesa (15 700 mio. fr. per il periodo 2025–2028) sia del credito d'impegno (185 mio. fr. per lo stesso periodo) entrambi i decreti federali sottostanno al freno alle spese.

### **5.5 Conformità alla legge sui sussidi**

I decreti federali sottoposti sono conformi alla legge sui sussidi.

#### **5.5.1 Importanza dei sussidi per il raggiungimento degli obiettivi perseguiti**

Come illustrato al numero 4.3, un'infrastruttura ferroviaria efficiente costituisce un importante fattore concorrenziale per la Svizzera, permettendo di fronteggiare in modo efficiente ed ecologico la crescita del traffico viaggiatori e merci. Dato che le condizioni quadro attuali non permettono di applicare prezzi che coprono i costi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, gli obiettivi della Svizzera in materia di politica dei trasporti – in particolare l'obiettivo, sancito nella Cost., di trasferire alla ferrovia il traffico transalpino di merci – possono essere raggiunti soltanto grazie al sovvenzionamento dei GI.

Promuovendo gli impianti di trasbordo TC e i binari di raccordo privati la Confederazione fornisce un contributo essenziale allo sviluppo sostenibile del trasporto di merci.

---

<sup>41</sup> RS 171.10

---

### **5.5.2 Gestione materiale e finanziaria**

La gestione si fonda su un ciclo di supervisione a circuito chiuso, comprendente obiettivi quantitativi e il controllo regolare della loro realizzazione. Il processo di gestione finanziaria da parte della Confederazione è presentato in dettaglio al numero 1.3. La base giuridica è costituita dall'OCPF. Nell'ambito del promovimento degli impianti per il traffico merci privati il calcolo degli aiuti finanziari è basato principalmente su criteri di politica dei trasporti, dell'energia e della protezione ambientale, ma si tiene adeguatamente conto anche di aspetti economici e della concezione del trasporto di merci per ferrovia (cfr. n. 1.8.1).

### **5.5.3 Procedura di concessione dei contributi**

Le indennità per l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria sono concesse sulla base di CP relative agli anni 2025–2028 e delle corrispondenti convenzioni di finanziamento; in tali convenzioni sono stabiliti i contributi che la Confederazione accorda ai GI. I contributi d'investimento della Confederazione a favore degli impianti per il traffico merci privati sono erogati su domanda mediante decisione.

---

## Elenco delle abbreviazioni

### 1. Gestori dell'infrastruttura

---

Abbreviazione	Gestore dell'infrastruttura
AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
AVA	Aargau Verkehr AG
BLSN	BLS Netz SA
BLT	Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz (gestita dalla Deutsche Bahn)
ETB	Emmentalbahn GmbH
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
FB	Forchbahn AG
FLP	Ferrovie Luganesi SA
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LTB	Limmattalbahn AG
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
ÖBB	ÖBB Infrastruktur AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB/FR	Rhätische Bahn AG / Ferrovia retica SA
FFS	Ferrovie federali svizzere SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG

---

Abbreviazione	Gestore dell'infrastruttura
TMR	Transports de Martigny et Régions SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure (TPF INFRA) SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix SA
TRN	TransN SA
WAB	Wengernalpbahn AG
ZB	Zentralbahn AG

---

## 2. Termini

---

Abbreviazione	Termine
UFT	Ufficio federale dei trasporti
LDIs	Legge sui disabili
FIF	Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
LFIF	Legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie
ETCS	European Train Control System – sistema europeo di controllo della marcia dei treni
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
FAIF	Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria
FTP	Fondo per i grandi progetti ferroviari (Fondo FTP)
LGI	Legge sulla geoinformazione
OGI	Ordinanza sulla geoinformazione
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way) / sistema globale di comunicazione mobile – ferrovie (sistema di radiocomunicazione per le operazioni ferroviarie)
LTM	Legge sul trasporto di merci
LTrasf	Legge sul trasferimento del traffico merci
GI	Gestore dell'infrastruttura
OCPF	Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria
TC	Trasporto combinato
PFL	Piano finanziario di legislatura
TTPCP	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni



---

Abbreviazione	Termine
CP	Convenzione sulle prestazioni
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
CO	Codice delle obbligazioni
FP	Ferrovie private
CIC	Contabilità delle imprese concessionarie
RPL	RAILplus – AG der Meterspurbahnen
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn – normativa di tecnica ferroviaria
LSu	Legge sui sussidi
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit – unità di misura internazionale standardizzata per container da 20 piedi)
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
ORTDis	Ordinanza del DATEC concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili
OTDis	Ordinanza concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili
OAPub	Ordinanza sugli acquisti pubblici
UTP	Unione dei trasporti pubblici
WDI	Interfaccia web Dati dell'infrastruttura
CTMS	Controllo della marcia dei treni sulle ferrovie a scartamento metrico e speciale
LS	Limite di spesa

---

---

## Glossario

---

Ampliamento	<p>L'ampliamento è costituito essenzialmente da miglioramenti dell'offerta quali orari più densi (più treni-chilometri) e tempi di percorrenza più brevi (aumento della velocità, rettifica del tracciato).</p> <p>In generale nell'ampliamento rientra anche l'ammodernamento delle grandi stazioni nodali (impianti destinati al pubblico) per adeguarle alle esigenze del traffico viaggiatori, anche senza contemporaneo aumento del numero di treni, ad esempio allargando i sottopassaggi pedonali o ingrandendo le superfici dei marciapiedi. È presupposta una dimensione progettuale superiore a 10 milioni di franchi.</p>
Indennità d'esercizio	<p>L'indennità d'esercizio è calcolata in funzione dei costi non coperti e pianificati risultanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sulla base delle pianificazioni a medio termine dei GI.</p>
Contributo d'investimento	<p>Il contributo d'investimento si basa sulla pianificazione degli investimenti a medio termine dei GI, che è da aggiornare annualmente. Gli oneri di ammortamento, che vanno annunciati al termine del relativo anno all'UFT, sono compensati nelle convenzioni sulle prestazioni mediante contributi a fondo perso. Per gli altri investimenti i GI ricevono mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente.</p>
Mantenimento della qualità	<p>Il mantenimento della qualità consiste, oltre che nella manutenzione e nel rinnovo, anche nell'ammodernamento degli impianti e nel loro adeguamento alle esigenze attuali, a condizione che ciò non sia causato da ampliamenti dell'offerta.</p>
Prezzo delle tracce	<p>Canone corrisposto secondo gli articoli 9b Lferr e 18-23 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), nonché secondo l'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 relativa all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4) da un'ITF ai GI per l'utilizzazione dell'infrastruttura.</p>
Valore di riacquisto	<p>Secondo il regolamento RTE 29900 il valore di riacquisto corrisponde all'onere finanziario per la sostituzione con elementi equivalenti.</p>

---

