



CH-3003 Berna, UFT

## **Posta A**

Ai gestori dell'infrastruttura beneficiari  
d'indennità: destinatari secondo elenco

N. registrazione/dossier: BAV-223-00005/00012/00002/00018/00024/00005  
V. riferimento:  
Ns. riferimento: fin  
Collab. responsabile: Neshat Firouzi  
Berna, **2 dicembre 2014**

### **Messaggio concernente il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria 2017–2020: rilevamento della sollecitazione e del grado di utilizzo della rete in vista del rapporto 2014 all'attenzione del Parlamento**

Gentili signore, egregi signori,

l'articolo 5 capoverso 2 LFIF<sup>1</sup> prescrive che, nell'ambito del messaggio concernente l'autorizzazione di un nuovo limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, il Consiglio federale informi ogni quattro anni l'Assemblea federale in merito a sollecitazione, grado di utilizzo e stato degli impianti dell'infrastruttura ferroviaria. Tale rapporto dovrà evidenziare le conseguenze dell'incremento del traffico sullo stato degli impianti e sulla loro manutenzione.

A tale fine vi preghiamo di fornirci le informazioni concernenti la sollecitazione e il grado di utilizzo della vostra infrastruttura ferroviaria. L'UFT consoliderà i dati nel terzo trimestre 2015, fornendone anche una presentazione cartografica (cfr. esempio alla figura 1) e una valutazione.

Come annunciato al Convegno sull'infrastruttura ferroviaria del 29 settembre 2014, il primo rapporto al Parlamento fornirà altresì una panoramica generale sullo stato dell'infrastruttura ferroviaria svizzera («situazione iniziale 2014»). Per tale ragione il rapporto al Parlamento contiene anche informazioni consolidate ricavate dai rapporti sullo stato della rete (RapRet) 2014.

---

<sup>1</sup> Legge federale del 12 giugno 2013 concernente il Fondo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (LFIF)

## 1. Strutturazione delle informazioni

Per poter rappresentare le informazioni in forma grafica, i **dati** devono essere disponibili in maniera uniforme, vale a dire per **segmento di tratta**, secondo il modello di geodati Rete ferroviaria<sup>2</sup>.

Per ogni segmento di tratta saranno rilevati i seguenti dati, secondo la strutturazione delle informazioni stabilita per il rapporto:

Segmento di rete		Lunghezza binari		Sollecitazione per anno			Grado di utilizzo giornaliero			Valutazione stato della strada ferrata <sup>3</sup> (sovrastuttura)		
da:	a:	km tratta	km BP	treni	assi	tL	Σ	K	%	età	DU	effettivo

### Grandezze chiave

da/a	= punto di esercizio a inizio/fine segmento
km tratta	= chilometri di tratta
km BP	= chilometri di binari principali
treni	= numero di treni per anno
assi	= numero di assi per anno
tL	= tonnellate lorde per anno
Σ	= capacità utilizzata (numero di treni al giorno)
C	= capacità giornaliera
%	= grado di utilizzo (numero di treni in percentuale della capacità)
età	= età della strada ferrata <sup>4</sup>
DU	= durata di utilizzazione <sup>4</sup>
effettivo	= stato effettivo <sup>4</sup>

**Tabella 1:** strutturazione delle informazioni

Per le definizioni delle singole grandezze chiave si rimanda all'allegato.

In linea di principio i dati vanno rilevati per ogni segmento di tratta. Nel caso in cui tali dati coincidano per più segmenti di un tronco o di una tratta, è possibile ricopiarli nei relativi segmenti. Ciò concerne in particolare i dati sulla capacità da calcolare per interi tronchi (cfr. definizioni a pag. 5 e 6).

Ai fini del consolidamento delle informazioni ricavate dai rapporti sullo stato della rete (RapRet) vogliono utilizzare le definizioni del D-RTE 29900.

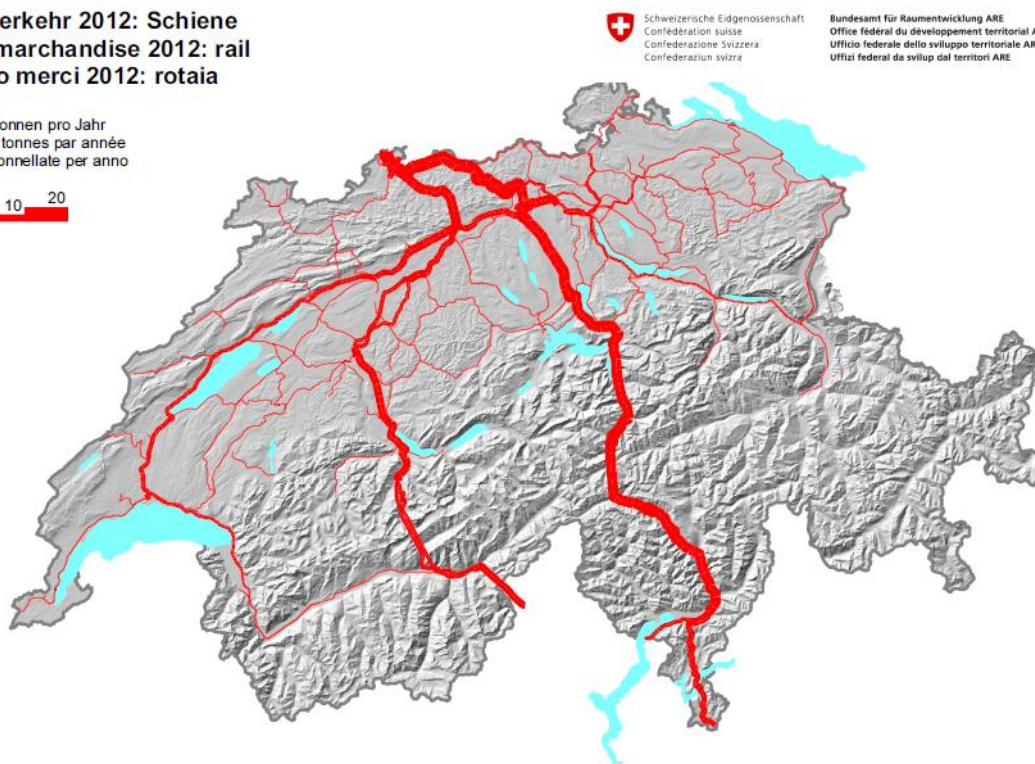
<sup>2</sup> Segmento di tratta, segmento di rete: tratta tra due punti d'esercizio, cfr. [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Documentazione > Geoinformazione > Geodati di base > Rete ferroviaria <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/04523/04524/04542/index.html?lang=it>

<sup>3</sup> Stato di sovrastuttura / scambi secondo il documento D-RTE 29900, Netzzustandsbericht: Minimalanforderungen

<sup>4</sup> Sovrastuttura / scambi secondo il documento D-RTE 29900, Netzzustandsbericht: Minimalanforderungen

**Güterverkehr 2012: Schiene**  
**Trafic marchandise 2012: rail**  
**Traffico merci 2012: rotaia**

Millionen Tonnen pro Jahr  
Millions de tonnes par année  
Millioni di tonnellate per anno



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffiz federal da svilup dal territori ARE

Quelle / Source / Fonte: Verkehrsmodellierung VM-UVEK (ARE), BAV, INFOPLAN-ARE, BFS-GEOSTAT, swisstopo

© ARE

Figura 1: esempio rappresentazione grafica (fonte: ARE, Statistica sul traffico merci 2012)

## 2. Trasmissione delle informazioni

Vi preghiamo di inserire i dati del 2014 inerenti alle vostre tratte nella tabella Excel disponibile sul sito Internet dell'UFT alla pagina: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Basi > Moduli > Finanziamento dell'infrastruttura > Rapporto al Parlamento.

Per i dati del 2014 riguardanti i vostri impianti vogliate utilizzare lo strumento Excel sul sito Internet dell'UFT alla pagina: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Basi > Moduli > Finanziamento dell'infrastruttura > Rapporto al Parlamento. Vogliate inviarci per e-mail i documenti Excel summenzionati insieme al vostro rapporto sullo stato della rete entro il **30 aprile 2015** al seguente indirizzo:

**[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)**

Per eventuali domande potete rivolgervi alla vostra abituale persona di contatto per la convenzione sulle prestazioni 2017–2020.

### **3. Valutazione**

La valutazione dei dati ricevuti sarà effettuata nella seconda metà del 2015. Sarete naturalmente tenuti al corrente degli sviluppi durante la fase di valutazione; i risultati intermedi vi saranno presentati al prossimo convegno sull'infrastruttura ferroviaria del **22 ottobre 2015**.

Siamo consapevoli che per alcuni gestori dell'infrastruttura il rapporto al Parlamento comporta un certo onere supplementare, ma siamo nondimeno convinti che questo rapporto costituirà un elemento molto importante del messaggio concernente il finanziamento dell'infrastruttura 2017-2020.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Pierre-André Meyrat, Direttore supplente  
Divisione Finanziamento

Toni Eder, Vicedirettore  
Divisione Infrastruttura

#### **Allegato:**

- Definizioni relative ai parametri

#### **Copia p.c. a:**

- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berna 6
- fin/sn

#### **Copia interna tramite link a:**

- Fù, MEP, EDT, dew/pl, daf/sr, sn (tutti)

## Allegato

### Definizioni

**1. Chilometri di tratta:** km tratta, colonna S (confrontare con i dati della colonna Q)

I chilometri di tratta (km tratta) indicano la lunghezza dei binari / delle linee di contatto ininterrotti. I tronchi a due o più binari vengono contati una sola volta. Le tratte fuori esercizio non sono considerate se la messa fuori esercizio è permanente.

**2. Chilometri di binari principali:** km BP, colonna T (confrontare con i dati della colonna N)

I chilometri di binari principali (km BP) comprendono i binari ininterrotti utilizzati come percorsi treno per le corse nelle stazioni e sulle tratte. Vanno considerati anche i binari di deviazione. I tronchi a doppio binario sono contati due volte.

**3. Numero totale di treni per anno:** treni, colonna V

Numero totale dei treni circolanti in un anno sul rispettivo segmento.

**4. Numero totale di assi per anno:** assi, colonna W

Numero totale degli assi di veicoli circolanti in un anno sul rispettivo segmento.

**5. Tonnellate lorde per anno:** tL, colonna X

Peso totale dei treni circolanti in un anno sul rispettivo segmento, compresi i veicoli motore e il carico.

**6. Capacità utilizzata (numero di treni al giorno):**  $\Sigma$ , colonna AD

$$\Sigma = \text{colonna Z (TLD)} + \text{colonna AA (TR)} + \text{colonna AB (TM)} + \text{colonna AC (IS)}$$

La **capacità utilizzata** è il numero dei treni effettivamente transitati durante le ore di esercizio dalle 6.00 alle 22.00 secondo orario (treni di tutte le categorie<sup>5</sup> compresi i treni di servizio necessari a tale scopo e i treni destinati alla manutenzione dell'infrastruttura).

Per determinare questo numero sarà scelto il giorno della settimana con il maggior traffico su tutto l'arco dell'anno.

**7. Capacità libera:** C libera, colonna AE

La **capacità libera** è la somma dei treni che presenta caratteristiche di produzione simili (qualità e standard) a quelle dell'orario effettivo (in particolare categorie di trasporto, tempi di percorrenza e riserve d'orario simili, sempre durante le ore d'esercizio normale tra le 6.00 e le 22.00, incl. le tracce non utilizzate del traffico merci) che potrebbero ancora circolare in aggiunta sullo stesso segmento.

Per calcolare la capacità libera, per ragioni di semplicità non si tiene conto né della domanda effettiva né della dipendenza legata all'offerta. Si presuppongono inoltre gli standard e le riserve applicati all'orario effettivo e nell'orario cadenzato si cercano capacità disponibili tra gli orari principali mediante l'intensificazione dell'orario.

Per calcolare le capacità libere di una tratta, si tiene conto solo della capacità normalmente disponibile dei nodi, delle stazioni termine e delle tratte adiacenti. Per esempio se due tratte s'incrociano, si calco-

<sup>5</sup> Traffico merci (TM) + traffico a lunga distanza (TLD) + traffico regionale (TR) + infrastruttura (IS). Tutte le categorie di treni compresi i treni di servizio.

la la capacità libera di una sola tratta, supponendo che sull'altra tratta non transiti nel contempo alcun treno supplementare.

**La capacità libera può essere calcolata per interi tronchi tra due nodi o tra un nodo e un punto di retrocessione. Questo dato può dunque essere identico per tutti i segmenti di un tronco o di una tratta.**

**8. Capacità disponibile:** C, colonna AF

La **capacità disponibile** o capacità massima è il numero maggiore possibile di treni che può percorrere ogni giorno una tratta, un tronco o un segmento in tutta la sua lunghezza durante l'orario di esercizio dalle 6.00 alle 22.00.

La capacità disponibile è dunque costituita da:

- capacità utilizzata (o numero massimo  $\sum$  di treni al giorno; cfr. punto 6) e
- capacità libera (C libera; cfr. punto 7).

$$\text{Capacità } C = \sum \text{ numero treni} + \text{ capacità libera}$$

La capacità disponibile può essere calcolata per interi tronchi tra due nodi o tra un nodo e un punto di retrocessione. Questo dato può dunque essere identico per tutti i segmenti di un tronco.

**9. Grado di utilizzo:** %, colonna AG

Il grado di utilizzo è il rapporto tra il numero effettivo di treni al giorno e la capacità disponibile di cui al punto 8.

$$\text{Grado di utilizzo } \% = \sum \text{ numero di treni} / \text{ capacità } C$$

**10. Età:** età, colonna AI

Età della strada ferrata (sovrastuttura) conformemente al documento D-RTE 29900, Netzzustandsbericht: Minimalanforderungen.

**11. Durata di utilizzazione:** DU, colonna AJ

Durata di utilizzazione conformemente al documento D-RTE 29900, Netzzustandsbericht: Minimalanforderungen .

**12. Stato effettivo:** dati effettivi, colonna AK

Classe di stato effettiva (sovrastuttura) conformemente al documento D-RTE 29900, Netzzustandsbericht: Minimalanforderungen.