



CH-3003 Berna, UFT - sn

Posta A

Ai gestori dell'infrastruttura

N. registrazione/dossier: zwg / BAV-223-00057/00007/00002
Vs. riferimento:
Berna, 18 maggio 2018

Convenzioni sulle prestazioni CP 2021–2024: direttive per l'elaborazione dell'offerta di base

Gentili signore, egregi signori,

durante il convegno del 29 novembre 2017 vi abbiamo già fornito alcune informazioni preliminari sul previsto svolgimento delle trattative concernenti le convenzioni sulle prestazioni 2021–2024. Come annunciatovi in quell'occasione, vi inviamo le indicazioni necessarie all'elaborazione dell'offerta di base.

Le basi legali restano invariate rispetto alla CP 2017–20.

1 Controlling

La CP è gestita mediante un sistema di obiettivi integrato, volto a consentire una panoramica per argomento, che va dagli indirizzi e obiettivi strategici generali alle regole e compiti specifici dei GI, passando per indici uniformi e altri rapporti sulla misurazione del raggiungimento degli obiettivi. Le relative direttive sono descritte di seguito. Una delle priorità è la stabilizzazione del fabbisogno finanziario dell'infrastruttura ferroviaria che, considerati i continui ampliamenti previsti, richiede sforzi costanti di miglioramento e di aumento dell'efficienza.

2 Indirizzi strategici e obiettivi CP

Nella sua qualità di committente, l'UFT fissa i seguenti indirizzi strategici.

- I GI adeguano costantemente e in modo mirato il livello di sicurezza dei loro impianti all'evoluzione delle norme tecniche e delle prescrizioni sulla sicurezza vigenti in ambito ferroviario e stabiliscono

Ufficio federale dei trasporti UFT
Gerhard Zwahlen
Indirizzo postale: CH-3003 Bern
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 42 78, Fax +41 58 462 59 78
gerhard.zwahlen@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

le loro priorità in modo che, considerata la sostenibilità economica e finanziaria come pure tutti i rischi, **la sicurezza sia garantita.**

- I GI assicurano in maniera sistematica la **conservazione a lungo termine del valore dell'infrastruttura** mediante strategie adeguate e mirate per il mantenimento della qualità.
- Nel gestire l'infrastruttura, i GI ne incrementano la produttività e garantiscono un impiego sostenibile ed efficiente delle risorse disponibili, aumentando così l'efficienza dei sussidi concessi dalla Confederazione.
- I GI garantiscono – nel rispetto dell'economicità – **elevate efficienza, disponibilità e qualità** della rete e degli impianti ottimizzando, di conseguenza, l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera.
- I GI accordano un accesso senza discriminazioni all'infrastruttura, ne assicurano l'interoperabilità e provvedono all'ottimale attribuzione delle capacità.

Nel quadro dei preparativi della CP 2021–2024 sarà esaminata nel dettaglio ed eventualmente adeguata la validità degli obiettivi della CP 2017–2020 per ognuno degli indirizzi strategici. La misurazione del raggiungimento degli obiettivi sarà presentata mediante gli indici (v. n. 4) e la documentazione secondo i resoconti CP.

3 Base finanziaria di partenza

La base finanziaria di partenza per la convenzione sulle prestazioni 2021–2024 è costituita dalla prestazione effettivamente realizzata durante il periodo CP 2013–2016 e nel 2017 nonché, a integrazione, quella realisticamente prevista per il 2018–2020. Non si tratta, in ogni caso, di proseguire semplicemente con la prestazione inizialmente programmata per la CP 2017–2020 e il rispettivo ritmo di attuazione.

La panoramica deve considerare, in particolare, il piano degli investimenti e la pianificazione dei lavori di manutenzione, includendo eventuali misure di ampliamento e l'evoluzione del traffico.

Ci aspettiamo che la maggiore efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità cui i GI puntano si tramuti sempre più in un contenimento o addirittura in una riduzione dei costi.

L'impresa deve tener sotto controllo l'evoluzione dei costi d'esercizio (di manutenzione, di gestione del traffico, amministrativi e altri costi d'esercizio). Un fabbisogno supplementare deve essere motivato caso per caso e adeguatamente compensato, che sia nell'ambito dei costi d'investimento (nuove delimitazioni tra il conto degli investimenti e quello economico) o mediante maggiori ricavi realizzati attraverso un incremento del traffico o altre modalità.

Nell'evoluzione dei costi d'investimento devono essere considerati sia i possibili aumenti di efficienza sia l'effettiva fattibilità. Le differenze rispetto al fabbisogno annuale a lungo termine devono essere motivate approfonditamente e, in genere, sono ammesse solo per le imprese minori.

Rammentiamo che l'indennità per ammortamenti è parte integrante del contributo d'investimento e alla fine di ogni anno deve essere adattata al fabbisogno effettivo, mentre ai fini del fabbisogno finanziario in sé non ha più alcuna rilevanza.

Il fatto che in questo contesto si attribuisca notevole importanza al controllo del volume finanziario non significa che la prestazione e la qualità passino in secondo piano. Al contrario, i controlli sui costi, l'armonizzazione delle norme, l'analisi critica degli standard e le considerazioni sulla durabilità (ovvero la durata di vita stabilita, non quella massima) aiutano ad aumentare ulteriormente l'efficienza e la qualità dell'esercizio dell'infrastruttura. Al momento riteniamo che si debba dedicare una particolare attenzione al miglioramento delle procedure in caso di perturbazioni. Il cliente deve continuare a essere al centro dell'esercizio ferroviario, anche se il personale non è presente ovunque sulla rete.

4 Indici CP

Nel 2016 il gruppo di lavoro (GL) Indici CP dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha avviato, su mandato della KIS, l'esame degli indici nel settore del mantenimento della qualità dell'infrastruttura, allo scopo di definire indici universali validi sia per il reporting al committente, sia per quelli alla collettività e interno e di fornire un contributo all'attuazione della strategia infrastrutturale. I GI potranno continuare a perseguire valori di riferimento individuali, concordati mediante la CP. L'applicazione degli indici sarà uniformata per tutti i GI, la notifica differenziata degli stessi in base alle classi di dimensione sarà invece soppressa.

Il GL UTP ha proceduto a una valutazione dell'utilità degli esistenti indici CP 2017–2020, li ha adeguati e ne ha definiti di nuovi per il mantenimento del valore (ad es. la quota di rinnovo dei binari e degli scambi e quelle di rinalzo e di smerigliatura). Il nuovo sistema di indici è stato testato nel quadro del progetto pilota nel 2017 e il GL UTP ne valuterà i risultati ad aprile 2018. Gli stessi saranno ripresi nella raccomandazione ufficiale dell'UTP. Il calendario per la consultazione è stato definito, congiuntamente da UTP e UFT, in modo tale da consentire l'introduzione del set di indici per tutti i GI per la CP 2021–2024.

Gli indici CP non sono una componente dell'offerta di base CP 2021–2024. I GI trasmetteranno all'UFT i dati integrali per il calcolo degli indici solo a partire dall'autunno 2019, con l'offerta CP 2021–2024. I valori di riferimento proposti devono tener conto degli indirizzi strategici e degli obiettivi.

5 Prezzo delle tracce

Il sistema di definizione dei prezzi delle tracce viene esaminato per ogni nuovo periodo CP. Contrariamente a quanto accaduto nel 2013 e nel 2017, non vi sono prescrizioni politiche per l'aumento dei ricavi delle tracce. Si esaminerà, tuttavia, in che misura i treni coprono i propri costi marginali mediante il prezzo di base (differenziato). In linea di massima la copertura dei costi dovrebbe rimanere la stessa in seno al settore dell'infrastruttura. Bisogna tener conto dei cambiamenti connessi al buono insonorizzazione, considerato che nel 2020 entrerà in vigore il divieto di impiego dei ceppi in ghisa. Sulla base delle conoscenze a nostra disposizione prevediamo che sarà necessario ridurre lievemente il prezzo di base e che il contributo di copertura aumenterà leggermente. L'offerta di base deve essere calcolata con il livello del prezzo delle tracce 2017–20 e con i dati supposti 2021–24.

6 Piano degli investimenti

In merito all'offerta sarà necessario inserire nel WDI un piano d'investimento completo, ovvero una pianificazione continua che fornisca una panoramica globale degli investimenti (mantenimento della qualità e ampliamenti). Come nella CP 2017–20 le piccole imprese sono pregate di inserire nel piano d'investimento pure le opzioni. L'adeguamento annuale serve innanzitutto ad acquisire le informazioni contenute nei rapporti sullo stato della rete, le esperienze e le nuove esigenze individuate. Nel piano d'investimento deve essere indicato quali oggetti sono interessati da misure di mantenimento della qualità o da ammodernamenti (inclusi adeguamenti allo stato della tecnica e alle esigenze del traffico) e per quali oggetti invece sono previsti ampliamenti.

7 LDis

I programmi di attuazione che i GI hanno dovuto presentare all'attenzione dell'UFT, Sezione Grandi progetti (cfr. <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi/indice-alfabetico-dei-temi/accessibilita/informazioni-per-imprese-dei-tp-e-specialisti/planungsanweisung.html>) e che questa ha, in alcuni casi, adeguato, fungono da riferimento pianificatorio per l'attuazione LDis nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria.

È già stata comunicata una modifica della prassi di finanziamento: in linea di principio, a partire dal 2019 per le misure infrastrutturali non saranno più concessi aiuti finanziari dal limite di spesa della LDis.

Con gli aiuti finanziari LDis si mira, di fatto, a sovvenzionare misure economiche, ovvero soluzioni transitorie, onde poter rispettare il termine di adeguamento LDis 2023. Finora, questa forma è stata messa in pratica da pochi GI: la maggior parte di essi, infatti, piuttosto che attuare soluzioni transitorie a basso costo, puntano alla ricostruzione completa degli impianti interessati. Fino al 2018 anche queste nuove costruzioni sono state sovvenzionate con i fondi LDis. Ciò però contraddice il principio della realizzazione di interventi minimi. Inoltre, considerato che i crediti d'impegno LDis annuali sottostanno al regolare iter di approvazione del bilancio, la pianificazione finanziaria risultava difficile e, di conseguenza, ogni anno i GI notificavano un fabbisogno di fondi superiore a quello poi effettivamente utilizzato. A questo si aggiunge che gli aiuti finanziari LDis provengono dal bilancio generale della Confederazione e non dal FIF. Visto l'apporto relativamente modesto degli aiuti finanziari LDis ai progetti e considerato che i mezzi CP a disposizione sono nel complesso sufficienti, a partire dal 2019 non saranno più versati aiuti finanziari LDis alle misure infrastrutturali. La rispettiva differenza, nel complesso contenuta, sarà coperta mediante fondi della CP. Tale soluzione semplifica notevolmente le procedure amministrative di GI e di UFT.

8 Programma di settore SmartRail 4.0

Nel programma di settore SmartRail 4.0 sono state poste le prime pietre miliari, altre seguiranno a breve. Vi partecipano già diversi GI e altri saranno coinvolti mediante il programma o dall'UTP. Nel periodo CP 2017–20 sono già in corso numerosi progetti pilota, che dovrebbero fornire risposte riguardo all'economicità dell'utilizzo di nuove tecnologie. I rispettivi investimenti vanno considerati «opzioni CP» e, per l'attuazione, necessitano dell'esplicita approvazione dell'UFT.

9 Prestazioni di sistema

Attualmente il progetto per l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF) è al vaglio delle Camere federali. Per le cosiddette prestazioni di sistema (ETCS, GSM-R, pianificazione dell'orario, informazione alla clientela, STI TAF/TAP, approvvigionamento di corrente di trazione presso le FFS e CTMS presso la FR) si prospetta un finanziamento mediante crediti e contratti pluriennali distinti. Di conseguenza, queste prestazioni devono essere delimitate dalla CP sotto il profilo finanziario.

10 Altri obiettivi

A settembre 2017 il Consiglio federale ha adottato il piano d'azione Biodiversità, che comprende anche misure per i GI. Attualmente l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) e l'UFT stanno collaborando alla loro implementazione.

Nel quadro del piano d'azione l'UFT ha già comunicato la propria disponibilità a inserire esplicitamente la biodiversità tra i punti della convenzione sulle prestazioni per l'infrastruttura.

I requisiti che le ferrovie interessate dovranno soddisfare saranno comunicati loro direttamente, sulla base dei lavori preliminari dell'UFAM. I GI saranno quindi chiamati a formulare gli obiettivi e i progetti di attuazione finalizzati all'adempimento dei requisiti del piano d'azione. Eventuali costi supplementari risultanti dovranno essere indicati espressamente nel fabbisogno di fondi.

11 Interfaccia web per i dati dell'infrastruttura (WDI)

Il 16 aprile 2018 è iniziata la digitalizzazione dei processi CP con la prima versione della WDI. La fase introduttiva andrà dalla migrazione dei dati fino all'inoltro della prima offerta di base CP 2021–2024, ovvero fino a ottobre 2018. La relativa documentazione viene costantemente aggiornata e pubblicata sulla pagina Internet WDI dell'UFT:

www.bav.admin.ch/wdi

Con la WDI, prima di poter avviare i lavori per l'offerta di base CP 2021–2024 (piano d'investimento e dati finanziari per l'elaborazione del piano a medio termine) devono essere inviati i dati di base della CP 2017–2020.

La WDI prevede esami di completezza, che sono relativamente semplici. I GI hanno la responsabilità di fornire dati completi e aggiornati. Se i campi obbligatori non sono stati caricati correttamente è impossibile avviare una nuova fase. Nella documentazione alla pagina Internet WDI si trova una descrizione dettagliata di tutti i campi obbligatori. Considerato che gli esami di completezza sono stati digitalizzati, non sono ammesse eccezioni.

Per la WDI non sono previsti corsi di formazione. Per l'introduzione alla WDI e per maggiori informazioni è possibile rivolgersi al proprio interlocutore CP della Sezione Rete ferroviaria dell'UFT.

12 Raccomandazione UTP: standardizzazione del conto immobilizzazioni e del controlling Mantenimento della qualità (controlling CP), piano degli investimenti, controlling degli investimenti e indici CP inclusi

I responsabili dei gruppi di lavoro dell'UTP hanno reso noti i contenuti e le tempistiche della realizzazione delle nuove basi per il controlling CP. Le basi elaborate da tali gruppi di lavoro saranno illustrate in una raccomandazione UTP. Nel secondo semestre 2018 l'UTP avvierà una consultazione dei propri membri. Gli organismi UTP competenti (KIS & KFin) adotteranno la raccomandazione nel primo trimestre 2019, ai fini di una sua attuazione a partire dal secondo trimestre 2019. La raccomandazione costituisce un'importante base per l'elaborazione dell'offerta definitiva per la CP 2021–2024. Non appena l'UTP avrà comunicato le proprie decisioni, invieremo una circolare per rendere note le direttive per l'offerta finale.

13 Calendario

Per la stima dei fondi necessari al mantenimento della qualità e all'elaborazione del messaggio concernente il limite di spesa (LS), l'UFT ha previsto il seguente calendario.

Entro ottobre 2018	Postregistrazione della CP 2017–2020 nel WDI
Entro ottobre 2018	Postregistrazione del rapporto sullo stato del progetto 2017 nel WDI
31 ottobre 2018	Inoltro dell'offerta di base 2021–2024 nel WDI
Nov.–dic. 2018	Esame dei piani a medio termine nel WDI da parte dell'UFT
Fine 2018	Riscontro ai GI nel WDI
Entro marzo 2019	Verifica della stima LS CP 21–24 e coordinamento interno CP/CA
Entro giugno 2019	Preparazione del messaggio concernente il limite di spesa
Entro settembre 2019	Consultazione sul progetto di messaggio
15 ottobre 2019	Inoltro dell'offerta definitiva nel WDI
Novembre 2019	Assegnazione provvisoria dei fondi da parte dell'UFT
Febbraio 2020	Adozione del messaggio da parte del Consiglio federale
2°–3° trimestre 2020	Primo consiglio Assemblea federale / secondo consiglio Assemblea federale
4° trimestre 2020	Firma della CP 2021–2024

Con l'inoltro dell'offerta di base e di quella definitiva s'intende garantire lo stanziamento di fondi sufficienti per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Affinché l'Assemblea federale possa approvare il limite di spesa ai sensi dell'articolo 5 LFIF, l'offerta definitiva dovrà essere presentata entro il 15 ottobre 2019. In base al calendario attuale, le direttive per l'inoltro dell'offerta definitiva nel WDI saranno inviate nel 2° trimestre 2019, mediante scritto separato.

Vi invitiamo a inoltrare l'offerta di base nel WDI entro il 31 ottobre 2018. Per eventuali domande non esitate a rivolgervi al collaboratore responsabile.

Distinti saluti

Ufficio federale dei trasporti

Pierre-André Meyrat, Direttore supplente
Divisione Finanziamento

Dr. Markus Giger, Caposezione
Sezione Rete ferroviaria

Copia p. c. a:

- Uffici cantonali dei trasporti pubblici
- UTP, Dählhölzliweg 12, 3000 Berna 6
- zwg/aa

Copia interna (link) a:

- Fù, MEP, BAG, ABR, SPR, BO, sn (tutti), her, bea