



gim/spr/dew 08.09.2014

Circolare informativa sul triage CP/CA

(base per l'ordinanza)

N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00011/00006

Basi legali

La legge federale sulle ferrovie (Lferr) prevede due forme di convenzioni di finanziamento:

- convenzioni sulle prestazioni (CP) di quattro anni per l'indennizzo dei costi d'esercizio non coperti e il mantenimento della qualità;
- convenzioni di attuazione (CA) di durata indeterminata per i progetti di ampliamento.

Il progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura (FAIF) prevede una separazione finanziaria più netta tra il mantenimento della qualità e l'ampliamento, vale a dire che le CP non potranno più comprendere investimenti dedicati esclusivamente all'ampliamento. Saranno invece finanziati tramite CA elementi del mantenimento della qualità nell'ambito di progetti di ampliamento e tramite CP elementi di ampliamento nell'ambito di progetti di mantenimento della qualità. In merito al contenuto della CP, l'articolo 51 capoversi 2 e 3 Lferr afferma:

Se il mantenimento della qualità necessita di misure di ampliamento subordinate, anche queste sono stabilite nella convenzione sulle prestazioni. ...[i mezzi] servono in primo luogo a mantenere l'infrastruttura in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica.

Analogamente, l'articolo 48f capoverso 2 afferma in merito al contenuto della CA:

Se le misure necessitano di interventi subordinati correlati per il mantenimento della qualità, anche questi sono stabiliti nelle convenzioni di attuazione.

Principi di delimitazione concernenti la tipologia dell'investimento

1) Oltre ai costi di manutenzione, nella nozione di **mantenimento della qualità** rientrano gli investimenti riportati qui di seguito:

- interventi di rinnovo pianificati;
- investimenti per il rispetto delle prescrizioni di legge (comprese ordinanze e STI) o degli standard che l'UFT dichiara di validità generale o come applicabili;
- investimenti volti a garantire le prestazioni attuali (numero di tracce) e la possibilità di effettuare una manutenzione efficiente;
- investimenti per la gestione dell'evoluzione della domanda in condizioni di offerta costan-



Dossier: BAV-200-00001/00011/00006

te (secondo il piano di utilizzazione della rete), p. es. prolungamento dei marciapiedi o ampliamento dei profili ai valori standard della tratta interessata (cfr. sezione Standard);

- trasformazione di stazioni se queste sono collocate su una tratta la cui offerta e le cui categorie di treno restano invariate. Sono escluse trasformazioni di ampia portata in grandi stazioni (cfr. elenco in calce).

In linea di principio il mantenimento funzionale dell'infrastruttura esistente deve essere finanziato tramite CP anche se comporta un aumento delle prestazioni determinato dallo stato della tecnica o dall'applicazione degli standard attuali.

2) Nella nozione di **ampliamento** rientrano in linea di principio gli investimenti che consentono una modifica dell'offerta, in particolare attraverso:

- l'**incremento dei treni-chilometro** (numero maggiore di tracce nel piano di utilizzazione della rete), soprattutto assi di binari supplementari (doppio binario, terzo binario), aumento di sezioni di blocco quale misura isolata, punti di incrocio supplementari e nuove tratte e loro integrazione nel sistema (p. es. tratte di accesso ad Alptransit, preparazione dell'esercizio, sistemi di guida);
- la **riduzione dei tempi di percorrenza**, in particolare tratte nuove e potenziate, rettificazioni o adeguamenti di tratte per nuove serie di treni (p. es. introduzione di NEIKO o WAKO);
- l'ampliamento delle **grandi stazioni** (cfr. elenco in calce) incluse le installazioni per il pubblico.

Per i progetti di ampliamento non sono previsti importi minimi. I progetti comprendono la quota necessaria di rinnovo dell'impianto esistente in un perimetro prestabilito (p. es., in caso di ampliamento a binario doppio, il rinnovo del binario esistente ma non quello del resto della tratta).

Attribuzione dei progetti concreti a una CA o alla CP nella fase di attuazione

L'attribuzione avviene essenzialmente sulla base del criterio «mantenimento della qualità o ampliamento». Il mantenimento della qualità o l'ampliamento è subordinato quando non supera un terzo del progetto complessivo. Se è compreso tra un terzo e due terzi, occorre interpellare l'UFT per l'attribuzione a una CA o alla CP o suddividere il progetto (progetto di portata troppo ampia).

I piani d'investimento devono quindi essere esaminati attentamente, in particolare quelli delle FFS. L'UFT può esigere una diversa delimitazione dei progetti. Nell'ambito della pianificazione dell'ampliamento occorre valutare lo stato del singolo impianto (prima possibile e comunque entro e non oltre il progetto di massima), in modo da stabilire gli interventi di mantenimento della qualità da compiere in contemporanea.

In casi isolati ed eccezionali di progetti in cui prevalga il mantenimento della qualità, l'attribuzione in base al principio di prevalenza può implicare il finanziamento di un raddoppio di bi-



Dossier: BAV-200-00001/00011/00006

nario attraverso la CP; può essere questo il caso di progetti di risanamento totale di ponti, gallerie e opere di protezione oppure di risanamenti dispendiosi di sottostrutture (esempi concreti: viadotto della Sarine a Gümmenen, separazione strada/ferrovia in Av. d'Echallens a Losanna). Anche in questi casi la condizione è sempre che la quota di ampliamento sia stata ordinata dall'UFT nell'ambito di una fase di ampliamento (tipologia/motivo); è possibile derogare a questa condizione per sfruttare le eventuali sinergie offerte da investimenti di ampliamento necessari nell'ambito delle successive fasi di ampliamento PROSSIF.

Standard

L'UFT definisce degli standard per diversi settori. Gli standard di natura tecnica figurano di regola nelle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr), mentre il piano di utilizzazione della rete contiene altri standard specifici delle tratte. Ai fini degli investimenti, gli standard definiti dall'UFT¹ hanno lo stesso valore delle disposizioni di legge. Salvo prescrizioni contrarie esplicite, questi standard non si applicano direttamente agli impianti esistenti, vale a dire non devono essere realizzati entro un termine prestabilito (programma di transizione), ma nell'ambito del regolare programma di mantenimento della qualità (CP).

Se le esigenze del traffico richiedono l'attuazione anticipata di uno standard definito (transizione accelerata per raggiungere lo standard in questione; p. es. se a causa della domanda è necessario impiegare treni di maggior capacità), l'ampliamento dell'impianto è finanziato attraverso la CA.

Innalzamenti dello standard da realizzare entro un termine prestabilito vanno inclusi nelle fasi di ampliamento e finanziati come ampliamenti.

Per le imprese di trasporto ferroviarie (ITF) sono vincolanti unicamente gli standard indicati nel piano di utilizzazione della rete o nel registro delle infrastrutture (RINF).

Elenco non esaustivo di (possibili) standard

- ETCS (compresa la strategia di transizione = successione temporale di standard) per la rete a scartamento normale e ZBMS/ZSI-127 per quella a scartamento metrico
- GSM-R per la rete a scartamento normale
- Automazione (ILTIS)
- Lunghezza dei treni nel traffico merci interno
- Lunghezza dei treni nel traffico merci di transito
- Interasse dei binari e distanze di sicurezza

¹ Secondo la definizione del Gruppo di lavoro «Netzweite Standards», per standard si intendono obiettivi di pianificazione (visione, prospettiva a lungo termine) e requisiti funzionali per garantire l'accesso alla rete. Di regola si definiscono standard per tipologia di rete e/o di traffico (p. es.: rete ferroviaria svizzera interoperabile a scartamento normale, tratte per il traffico merci ad alta capacità o rete complementare interoperabile).



Dossier: BAV-200-00001/00011/00006

- Lunghezza minima dei marciapiedi per il traffico a lunga distanza (di regola 420 m) e per il traffico regionale viaggiatori (attualmente definita soltanto in alcuni casi, p. es. 220 m S-Bahn Bern, 320 m S-Bahn Zürich), alla base del piano di utilizzazione della rete
- Profilo di spazio libero (Oferr 2+ = percorribilità con treni a due piani in caso di risanamento di gallerie)
- Sovrastruttura

Oltre agli standard vanno osservate le disposizioni di legge, in particolare quelle per l'attuazione della LDis e per il risanamento dei passaggi a livello.

Disposizione transitoria

Nel caso dei progetti CP che il 1° gennaio 2017 sono in fase di costruzione e che secondo la presente Circolare informativa vanno considerati come progetti di ampliamento, il finanziamento residuo avviene attraverso la CP.

Elenco delle grandi stazioni

(L'elenco riportato qui di seguito si basa sul documento «Knoten&Strecken-Ergebnisrechnung der SBB 2013»; esso funge da elenco di lavoro. L'elenco definitivo sarà elaborato dalla Sezione Pianificazione e qui inserito a tempo debito):

101	Lausanne	
103	Bern	
104	Biel/Bienne	
105	Olten	
106	Basel SBB PB / GB	
108	Luzern	
109	Brugg	Nuovo dal 2012
110	Rotkreuz	Nuovo dal 2012
111	Chiasso	
113	Zürich	
114	Winterthur	
115	Rapperswil	Nuovo dal 2012
116	St. Gallen	
117	Brig	
118	Genève	
119	Chur	
122	Bellinzona	
127	Genève-La-Praille	Nuovo dal 2012
128	Romanshorn	Nuovo dal 2012
129	Schaffhausen	Nuovo dal 2012
130	Thun	Nuovo dal 2012
131	Wil SG	Nuovo dal 2012
132	Aarau	Nuovo dal 2012
134	Renens VD	Nuovo dal 2012
136	St-Maurice	Nuovo dal 2012