



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Abteilung Finanzierung

Gennaio 2015

Adeguamenti di ordinanze nell'ambito del progetto FAIF

Rapporto esplicativo per l'indagine conoscitiva

N. registrazione/dossier: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003





N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Indice

<u>1.</u>	<u>Premessa</u>	3
<u>2.</u>	<u>Commenti alle singole disposizioni</u>	5
<u>2.1</u>	<u>Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) / ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2)</u>	5
<u>2.2</u>	<u>Adeguamenti dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – nuova ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)</u>	7



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

1. Premessa

Il 9 febbraio 2014 il Popolo svizzero ha accolto con il 62 per cento di voti favorevoli il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria FAIF (FF [2012 1283](#)). L'entrata in vigore dei decreti e delle modifiche alle ordinanze è prevista per il 1° gennaio 2016.

Il progetto FAIF riorganizza il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria:

- in futuro sia l'esercizio e la manutenzione sia l'ampliamento saranno finanziati dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF);
- l'ampliamento sarà attuato in fasi successive decise dal Parlamento ogni 4–8 anni.

Il progetto FAIF si articola in due parti. Nella parte dedicata all'ampliamento dell'infrastruttura sono definite le linee direttrici per la futura offerta di trasporti. La fase di ampliamento 2025 prevede misure concrete per assicurare migliori collegamenti ai clienti dei trasporti pubblici ed eliminare i problemi di capacità.

Nella parte dedicata al finanziamento quest'ultimo viene dotato di una base solida e garantita a lungo termine: il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Le risorse fin qui disponibili sono riunite nel FIF e il finanziamento duraturo delle spese viene garantito grazie ai contributi supplementari di tutte le parti interessate (Confederazione, Cantoni, imprese ferroviarie, pendolari e clienti dei trasporti pubblici in generale).

Il versamento da parte dei Cantoni di 500 milioni di franchi l'anno nel FIF per il finanziamento dei costi dell'infrastruttura (dettagli precisati nei presenti adeguamenti di ordinanze) rende superata una gran parte dell'attuale ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2). Infatti la partecipazione dei Cantoni all'infrastruttura non è più parte integrante della suddetta ordinanza. Ora l'UFT propone di trasferire nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) la parte dell'OQC che riguarda la partecipazione dei Cantoni alle indennità per le offerte ordinate congiuntamente nel traffico regionale viaggiatori. Pertanto l'OQC attualmente in vigore sarebbe abrogata.

Il FIF consente una pianificazione a lungo termine dei fondi sia per l'esercizio e il mantenimento della qualità sia per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e per i relativi mandati di ricerca. In base a questa pianificazione a lungo termine e continua, l'intero processo è stato precisato a livello di ordinanza nella struttura di un processo di controlling.

L'attuale ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) ha servito da base per l'elaborazione della futura ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF). L'OCPF sarà articolata nel modo seguente:



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

- Disposizioni generali (Sezione 1)
- Concessioni (Sezione 2)
- Pianificazione del mantenimento della qualità (Sezione 3)
- Pianificazione dell'ampliamento (Sezione 4)
- Principi di finanziamento (Sezione 5)
- Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità (Sezione 6)
- Finanziamento dell'ampliamento (Sezione 7)
- Investimenti in impianti di trasporto a fune (Sezione 8)
- Danni causati dalle forze della natura (Sezione 9)
- Mandati di ricerca (Sezione 10)
- Disposizioni finali (Sezione 11)

Le disposizioni non direttamente interessate dal FAIF sono state mantenute in larga parte nella loro forma originaria. È stata tuttavia ammessa la possibilità di introdurre altre modifiche. Queste ultime potrebbero rendersi necessarie in un prossimo futuro a seguito dell'approvazione di altri progetti di legge. Gli adeguamenti apportati all'ordinanza ne hanno cambiato notevolmente la struttura, per cui le disposizioni già esistenti presentano una nuova numerazione.

La parte relativa alla pianificazione dell'ampliamento comprende non solo i nuovi processi nell'ambito del FAIF, ma anche un'indicazione dei nuovi strumenti «programma di utilizzazione della rete (PRUR)» e «piano di utilizzazione della rete (PIUR)», che rientrano nel progetto «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta al promovimento del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale» (FF [2014 3253](#)), che prossimamente sarà dibattuto in Parlamento. PRUR e PIUR sono nuovi strumenti per la definizione a lunga scadenza dell'utilizzazione delle tratte ferroviarie (art. 9b nLferr). Rappresentano anche strumenti fondamentali della nuova pianificazione nell'ambito del FAIF. A tempo debito, in merito a questo tema sarà avviata una consultazione ufficiale presso le parti interessate.

Il messaggio e le basi legislative concernenti il FAIF costituiscono i fondamenti delle modifiche da apportare alle ordinanze e sono pubblicati all'indirizzo seguente:

→ www.bav.admin.ch → Temi → Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)
www.bav.admin.ch/fabi



2. Commenti alle singole disposizioni

2.1 Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) / ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2)

Finora le basi di calcolo delle partecipazioni cantonali al traffico regionale viaggiatori (TRV) e all'infrastruttura erano disciplinate in un'apposita ordinanza, ossia l'ordinanza sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC). Venendo meno la partecipazione diretta dei Cantoni al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, l'OQC viene abrogata e le restanti disposizioni vengono recepite nell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV, cfr. la nuova sezione 10 «Quote dei Cantoni e della Confederazione per le indennità»).

In conformità all'articolo 30 della legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1), le quote cantonali vengono ricalcolate almeno ogni quattro anni e nel calcolo vengono considerate le condizioni strutturali dei Cantoni stessi.

Attualmente per il calcolo delle quote cantonali si tiene conto della densità demografica e della lunghezza della rete delle ferrovie private. L'adozione del FAIF non comporta, in linea di massima, una modifica del metodo di calcolo. Tuttavia, poiché ora le infrastrutture delle ferrovie private sono finanziate dalla Confederazione, nel calcolo delle quote cantonali nel TRV non è più il caso di tener conto della lunghezza di questa rete ferroviaria. Perciò nel calcolo l'indice corrispondente viene messo sullo zero. Una verifica di massima del metodo di calcolo delle quote cantonali nel TRV può essere intrapresa nell'ambito della rielaborazione della procedura di ordinazione. Si rinuncia pertanto a introdurre in quest'ambito ulteriori parametri oltre alla densità demografica.

Inoltre vengono introdotti altri piccoli adeguamenti.

Art. 1 Oggetto

A seguito dell'integrazione delle disposizioni dell'OQC nell'OITRV, l'articolo viene completato con la definizione delle quote dei Cantoni.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 2 Beneficiari delle indennità nonché art. 6

Nell'articolo 2 e nell'articolo 6 viene contemplata la possibilità di versare indennità non solo per concessioni o trattati internazionali, ma anche per autorizzazioni. Questa integrazione si rende necessaria dato che ora sui laghi non vengono più rilasciate concessioni di zona e che per collegamenti esclusivamente internazionali vengono ora accordate autorizzazioni (secondo l'art. 8 LTV). Non si verificano ulteriori ripercussioni su altri tipi di trasporto come le linee internazionali già attualmente ordinate e segnatamente non si riscontrano effetti sulle numerose linee internazionali di bus, poiché in quasi tutti i casi non si tratta di traffico regionale viaggiatori.

Art. 14 Obiettivi finanziari

Adeguamento dovuto all'introduzione del limite di spesa quadriennale per il TRV.

Art. 19 Investimenti

Formulazione analoga a quella dell'articolo 15 OCPF.

Art. 29a Calcolo della chiave di ripartizione intercantonale

Ripreso per il TRV senza modifiche materiali dall'articolo 7 OQC.

Art. 29b Calcolo delle partecipazioni cantonali

Principi per la definizione delle partecipazioni cantonali; il calcolo esatto si trova nell'allegato 1 e i risultati (quote cantonali) nell'allegato 2.

Art. 29c Variazione annuale massima della quota della Confederazione

Ripreso dall'articolo 4 OQC.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

2.2 Adeguamenti dell'ordinanza sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120) – nuova ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

L'ordinanza si riferisce alla legge federale sulle ferrovie (Lferr) rivista alla luce del FAIF. Conformemente all'articolo 1 OCFIF, qui viene presentato quanto è disciplinato dall'ordinanza.

L'articolo 49 Lferr stabilisce a chi compete il finanziamento dell'infrastruttura. Inoltre l'articolo 49 capoverso 3 precisa i tipi di infrastruttura per i quali non vengono erogate prestazioni federali. Pertanto, risulta superfluo commentare ulteriormente il tenore di questo articolo.

Art. 2 Separazione tra trasporti e infrastruttura: portata della separazione; art. 3 Separazione tra trasporti e infrastruttura: conto per settori; art. 4 Eccezione all'obbligo di separare i conti

Gli articoli 2, 3 e 4 sono stati tratti dall'OCFIF (art. 9, 10 e 11) in vigore. Ora, invece del termine «concessionario» viene impiegato quello di «gestore dell'infrastruttura».

Art. 5 Delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento

Un'innovazione sostanziale della legislazione consiste nell'introduzione di processi distinti per la pianificazione e il finanziamento del mantenimento della qualità e dell'ampliamento. In particolare la pianificazione del mantenimento della qualità viene associata a convenzioni sulle prestazioni e, nell'ambito di questo processo, non viene recepito alcun progetto di ampliamento, neppure di piccola portata. Una deroga è costituita dall'articolo 48^f capoverso 2 e dall'articolo 51 capoverso 2 Lferr, che tuttavia possono essere applicati solo dopo la conclusione del processo di pianificazione.

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.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

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 e costruzione di tratte senza curve).

In generale nell'ampliamento rientra anche la modernizzazione delle grandi stazioni nodali (anche con numero di treni invariato) per adeguarle alle esigenze del servizio rivolto al pubblico, ad esempio allargando i sottopassaggi pedonali o ingrandendo le superfici dei marciapiedi. Le grandi stazioni nodali sono distinte dalle altre sulla base del numero dei viaggiatori. Da un punto di vista attuale, un limite ragionevole può essere fissato in 20 000 viaggiatori al giorno in rapporto all'orizzonte di pianificazione preventivato. Per sua natura una stazione può essere considerata nodale se presenta almeno tre tratte d'accesso. Per analogia ciò vale anche per i grandi impianti del traffico merci.

A scopo illustrativo, qui vengono elencate alcune grandi stazioni nodali con più di 20 000 viaggiatori al giorno (stato 2012):

Zürich HB.....	352 500	Genève.....	63 160	Zug.....	35 890
Bern	181 070	Olten.....	55 480	Thun.....	32 450
Basel SBB	102 070	Zürich Hardbrücke.....	44 160	Fribourg.....	25 330
Lausanne.....	89 930	Biel/Bienne.....	43 360	Neuchâtel.....	23 380
Winterthur	87 730	St. Gallen.....	42 010	Wetzikon.....	23 130
Luzern.....	78 440	Aarau.....	38 710	Dietikon.....	20'730
Zürich Stadelhofen ...	75 740	Baden.....	36 250	Brugg AG.....	20 450
Zürich Oerlikon	71 680	Zürich Altstetten.....	36 130		

Art. 6 Processo di controlling

Il nuovo articolo descrive la procedura di massima per la gestione dell'intero processo dell'ordinazione e del finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e quindi sostituisce l'articolo 13 OCFIF. La Confederazione assumerà l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e, dunque, l'UFT coordinerà questo processo. I Cantoni saranno coinvolti nella fase di pianificazione (cfr. sezione 4 OCPF). Il concetto di «controlling» è inteso come padronanza, conduzione, pilotaggio e regolamentazione di processi e, pertanto, ha un'accezione molto più ampia di controllo. Il capoverso 2 illustra in linea generale le singole fasi del processo: pianificazione, attuazione, verifica (monitoraggio) e misure. Le singole fasi sono presentate più in dettaglio nelle sezioni 3–10 dell'OCPF. Il processo di controlling è considerato come un ciclo a circuito chiuso, ossia le eventuali misure devono essere prese in considerazione nella successiva pianificazione. I termini per le singole fasi sono fissati dall'UFT. I servizi competenti per la pianificazione sono indicati agli articoli 13 e 15.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Sezione 2: Concessioni

Questo capitolo corrisponde in linea di massima alla sezione 3 «Concessione» dell'attuale OCFIF (nuovi art. 7–12; art. in vigore 3–8).

Sezione 3: Pianificazione del mantenimento della qualità

Art. 13 Mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria

La pianificazione vera e propria del mantenimento della qualità spetta al gestore dell'infrastruttura, che garantisce anche il coordinamento tra le misure di una fase di ampliamento e i progetti per il mantenimento della qualità, in conformità alle direttive dell'UFT. Nel mantenimento della qualità in senso lato sono comprese non solo le misure di costruzione e di manutenzione, ma anche gli adeguamenti, i cambiamenti di destinazione e lo smantellamento di impianti.

Art. 14 Verifica di offerte di trasporto alternative

In linea di principio questo articolo coincide con l'attuale articolo 19a dell'OCFIF. Nei casi che presentano un rapporto costo-utilità molto sfavorevole, vanno prese in considerazione alternative agli investimenti nel mantenimento della qualità.

Sezione 4: Pianificazione dell'ampliamento

A seguito dell'approvazione del progetto FAIF, nella Lferr saranno sanciti i punti cardine della pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria, ossia gli obiettivi del trasporto di viaggiatori e di merci, il graduale ampliamento nell'ambito di un programma strategico di sviluppo e le competenze delle parti interessate. La Lferr delega all'UFT la competenza per la messa a punto della pianificazione e per il coordinamento tra i diversi attori.

Art. 15 Principi di pianificazione

L'UFT definisce e guida il processo di pianificazione e coordina le domande degli attori interessati. Stabilisce i principi di pianificazione ed elabora per il rispettivo anno di pianificazione un'analisi del fabbisogno (fondata sulla precedente fase di ampliamento), che serve da base per i programmi d'offerta orientati alla domanda. Inoltre l'UFT informa le imprese e le unità amministrative coinvolte



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

sulle condizioni quadro, i principi di pianificazione e le scadenze. Le parti interessate hanno la facoltà di esprimersi sulle condizioni quadro. L'UFT decide in merito alle richieste di modifica.

L'anno di pianificazione è definito tenendo conto dell'orizzonte temporale della fase di ampliamento e va inteso ai sensi di un'ipotesi pianificatoria ossia di una data comune di messa in esercizio degli interventi infrastrutturali decisi in una fase di ampliamento. Di fatto, nell'attuazione di una tale fase occorre partire dal presupposto di una messa in servizio scaglionata. Ragion per cui l'orizzonte di pianificazione qui descritto rientra nel concetto di anno di pianificazione.

L'analisi del fabbisogno si basa, tra l'altro, su previsioni del traffico, considerazioni delle capacità dei veicoli e piani d'esercizio. Nell'analisi del fabbisogno possono tuttavia essere considerate anche altre esigenze di ampliamento della rete ferroviaria (ad es. aumento della stabilità, ampliamento delle installazioni per il pubblico ecc.).

Art. 16 Svolgimento della pianificazione

I programmi d'offerta per il traffico regionale e il traffico nazionale merci e a lunga distanza vengono messi a punto tenendo conto delle condizioni quadro. Essi costituiscono la base per la determinazione delle misure infrastrutturali («pianificazione basata sull'offerta»). Per programma d'offerta si deve intendere una definizione che stabilisce l'offerta auspicata di prestazioni di trasporto per un determinato territorio o per uno specifico sistema di trasporto.

Per il traffico nazionale a lunga distanza l'UFT può incaricare le imprese ferroviarie interessate oppure terzi di mettere a punto tali programmi.

Nel traffico merci i programmi d'offerta si basano sulle previsioni della domanda e sullo sviluppo, pianificato e concertato con gli attori del settore, dei diversi impianti per il traffico merci (stazioni di smistamento, impianti di trasbordo del trasporto combinato, impianti di carico e scarico ecc.). In merito al suddetto sviluppo si esprimerà la «Concezione del trasporto di merci per ferrovia» proposta dal Consiglio federale nel quadro della revisione totale della legge sul trasporto di merci. Il contenuto fondamentale dei programmi d'offerta è costituito dal numero e dalla qualità delle tracce del traffico merci.

Le regioni di pianificazione hanno la responsabilità di elaborare all'attenzione dell'UFT i programmi del traffico regionale viaggiatori e merci, di coordinarli e di stabilire le priorità. Esse rappresentano gli interessi regionali nell'ambito delle consultazioni, sia per il traffico regionale viaggiatori sia per la messa a punto della «Concezione del trasporto di merci per ferrovia» proposta dal Consiglio federale.

L'UFT designa i programmi d'offerta che i gestori dell'infrastruttura devono inserire nella pianificazione della capacità. Ciò avviene sulla base dei cosiddetti moduli che descrivono le offerte (con la relativa infrastruttura necessaria) per un'area di pianificazione definita. Queste offerte possono essere elabo-



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

rate secondo diverse varianti, confrontate tra di loro nel successivo processo di valutazione e suddivise secondo criteri di priorità.

Su incarico dell'UFT, i gestori dell'infrastruttura elaborano le misure infrastrutturali necessarie per i programmi d'offerta verificati e stabiliti dall'UFT stesso e destinati ai settori dei trasporti qui regolamentati (traffico a lunga distanza, traffico merci e traffico regionale viaggiatori). Offerta e relativa infrastruttura sono sintetizzate in moduli. L'UFT verifica il risultato della pianificazione così messa a punto. Con il coinvolgimento delle parti interessate alla pianificazione, i moduli vengono, se possibile, ottimizzati per essere poi valutati e classificati secondo l'ordine di priorità e i livelli di urgenza. I programmi d'offerta e i moduli dell'infrastruttura del primo livello di urgenza sono selezionati in base a criteri ben precisi (quadro finanziario, effetto trasversale sulle varie modalità di trasporto, effetto sulla rete ecc.) e sintetizzati in un programma globale.

Una fase di ampliamento comprende quindi le misure necessarie per un programma globale all'interno di un orizzonte temporale pianificato. Il Parlamento decide le misure per una fase di ampliamento e prende atto dell'utilizzazione della rete resa così possibile (sotto forma di programmi d'offerta compatibili). L'UFT concorda l'attuazione delle misure con le imprese ferroviarie.

Art. 17 Modifica di misure

In determinati casi può essere richiesta una modifica per una fase di ampliamento già approvata dall'Assemblea federale. In questo articolo vengono precisate le condizioni da rispettare.

Art. 18 Rapporto sulla successiva fase di ampliamento pianificata

Il rapporto (messaggio) destinato all'Assemblea federale si compone di quattro parti: tutte le informazioni indispensabili su una nuova fase di ampliamento e sul programma globale che ne sta alla base (offerta, infrastruttura e materiale rotabile); le informazioni a proposito dei principi su cui poggia l'elaborazione della pianificazione; i dati in merito allo sviluppo dei tre settori del trasporto sui quali si fondano le pianificazioni; l'elenco completo delle misure infrastrutturali da attuare nell'ambito della fase di ampliamento, con l'indicazione dei loro vantaggi, delle spese d'investimento e d'esercizio nonché di quelle conseguenti.

Di regola, questo rapporto deve essere redatto ogni quattro anni in coordinamento con altri processi federali di pianificazione. Non è tuttavia obbligatorio definire ogni quadriennio una nuova fase di ampliamento.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 19 Carattere vincolante dell'utilizzazione pianificata delle capacità

Il programma di utilizzazione della rete viene sempre messo a punto e deciso solo dopo l'approvazione di una nuova fase di ampliamento da parte dell'Assemblea federale. Per superare il periodo che intercorre tra la consegna all'Assemblea federale del rapporto su una nuova fase di ampliamento e l'approvazione del relativo programma di utilizzazione della rete, viene attribuito un carattere di obbligatorietà al piano di utilizzazione delle capacità in modo da garantire le tracce. Questa disposizione prepara anche l'introduzione degli strumenti «programma di utilizzazione della rete» e «piano di utilizzazione della rete». Le disposizioni saranno completate dopo la presentazione della pertinente base legale.

Sezione 5: Principi di finanziamento

Art. 20 Strumenti di finanziamento

Conformemente alle pertinenti disposizioni legislative (art. 48f Lferr e art. 51 Lferr), vengono elencate le possibili forme di convenzione:

- convenzioni sulle prestazioni valide quattro anni per l'esercizio e per il mantenimento della qualità nonché
- convenzioni di attuazione per progetti di ampliamento riferite a oggetti e prive di limiti temporali.

Art. 21 Cofinanziamento da parte dei Cantoni

Nel corso di una consultazione preliminare i Cantoni si sono già espressi sui principi sanciti in questo articolo e hanno largamente confermato gli indirizzi proposti.

Il capoverso 1 ribadisce chiaramente quanto già esposto nell'articolo 57 Lferr: considerazione al 50 per cento dei viaggiatori-chilometri e dei treni-chilometri ordinati congiuntamente nella ponderazione degli elementi di calcolo «viaggiatori-chilometri» e «treni-chilometri» nel TRV. Questo aspetto è stato oggetto di giudizi controversi nella consultazione preliminare. Da un lato, per la riduzione del proprio contributo cantonale, sono stati maggiormente ponderati, a seconda del grado sfruttamento dei treni, i treni-chilometri o i viaggiatori-chilometri. Dall'altro, sempre per la riduzione dei propri versamenti, sono stati auspicati nuovi criteri (ad es. la popolazione o gli standard delle linee). Se il legislatore avesse voluto introdurre una ponderazione dei due elementi di calcolo diversa da quella al 50 per cento, l'avrebbe già disciplinata nell'articolo 57 Lferr. La precisazione proposta nel presente articolo, ossia la ponderazione al 50 per cento, serve a fare chiarezza e ad aumentare la certezza giuridica.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Il capoverso 2 precisa che ogni anno alla fine di febbraio l'UFT rende nota l'entità dei singoli versamenti cantonali risultanti dal calcolo. In questo modo i Cantoni possono inserire puntualmente il versamento al FIF nei loro bilanci preventivi. Poiché il calcolo deve avvenire prima delle ordinazioni per il TRV, esso deve basarsi sui dati dell'anno precedente. Dunque per la quota cantonale 2016 si applica l'offerta di trasporto ordinata nel 2015 e per la quota cantonale 2017 l'offerta ordinata nel 2016.

Nel capoverso 3 è stabilito, d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze, che il pagamento dei versamenti cantonali avviene tramite gli usuali conti correnti presso la Banca nazionale. Per i Cantoni infatti, conformemente alla base legislativa (art. 57 Lferr), si tratta di una spesa vincolata.

Art. 22 Piano d'investimento

Questo nuovo articolo ha carattere generale e si applica al mantenimento della qualità e all'ampliamento. Con la presentazione di un piano d'investimento aggiornato annualmente, viene garantita una pianificazione continua. Il piano d'investimento, da concordare con le imprese ferroviarie, contiene tutti i progetti del gestore dell'infrastruttura per il rinnovo e l'ampliamento, indipendentemente dal finanziamento. I costi dei progetti vanno ripartiti, per quanto possibile, tra i gruppi di impianti pre-stabiliti in modo da rendere possibile un confronto con il rapporto sullo stato della rete (art. 29 cpv. 2 OCPF). La normativa «Regelwerk Technik Eisenbahn» (D RTE 29900) sullo stato della rete definisce i requisiti richiesti al relativo rapporto e i gruppi di impianti. Il piano d'investimento rappresenta, tra l'altro, la base dell'offerta per le convenzioni sulle prestazioni (art. 26 OCPF).

Il piano d'investimento viene ora richiesto per un minimo di cinque anni, così da coprire anche il periodo fino all'entrata in vigore di una nuova convenzione sulle prestazioni. Nel corso della durata di una convenzione sulle prestazioni occorre già iniziare la pianificazione del periodo successivo.

Art. 23 Mutui

Il fatto di aver riunito tutte le operazioni di finanziamento dell'infrastruttura nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria consente di avere una visione d'insieme sul flusso di mezzi tra il Fondo e le imprese. In particolare, i fondi di ammortamento del mantenimento della qualità non reinvestiti possono essere utilizzati per gli ampliamenti successivi. Qualora i fondi di ammortamento superino il fabbisogno complessivo, i mutui vanno rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

Ora le disposizioni sulla conversione o sulla rinuncia al rimborso di mutui sono fissate a livello legislativo. Va mantenuto a livello di ordinanza l'accordo con l'Amministrazione federale delle finanze in caso di rinuncia a somme superiori a 10 milioni di franchi.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 24 Convenzioni sulla collaborazione tra imprese di trasporto

Questo articolo coincide con l'articolo 12 dell'attuale ordinanza (OCFIF) e tratta principalmente della messa a disposizione di terreni o locali ad altre imprese dei trasporti pubblici, ad esempio di terreno di una ferrovia per la costruzione di una fermata di autobus. L'unica modifica è costituita dai punti di vendita di altre imprese di trasporti, menzionati esplicitamente per la prima volta a titolo di esempio.

Art. 25 Forme di finanziamento

Il nuovo articolo 25 si basa sull'articolo 14 OCFIF. Per la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura secondo l'articolo 62 capoverso 1 Lferr la Confederazione può ancora erogare indennità e aiuti finanziari. Ora il capoverso 2 stabilisce che siano stanziati aiuti finanziari e indennità per veicoli indispensabili all'esercizio e al mantenimento della qualità. In conformità al capoverso 3, per investimenti in costruzioni e immobili, impianti, installazioni e veicoli adibiti a uso misto si possono erogare indennità per i costi di capitale di terzi. Questa possibilità va concordata preliminarmente con l'UFT. Ora il capoverso 4 stabilisce che i fondi d'investimento versati siano pagati dapprima sotto forma di indennità. Al termine dell'anno rispettivo l'importo degli ammortamenti e degli ammortamenti diretti viene rilevato e imputato alle indennità (a fondo perso). La differenza tra pagamento e spese di ammortamento viene convertita in mutuo senza interessi e condizionalmente rimborsabile. I gestori dell'infrastruttura devono calcolare l'importo delle spese di ammortamento per l'intero anno e comunicarlo poi per iscritto all'UFT entro la metà circa di dicembre dell'anno in questione.

Sezione 6: Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

Art. 26 Offerta

Questo articolo coincide in gran parte con l'articolo 19 OCFIF. Si precisa che le imprese sono tenute a presentare un'offerta conforme alle direttive politico-finanziarie e funzionali della Confederazione. Ogni impresa è libera di proporre ulteriori spese e investimenti per varianti d'offerta, ma l'UFT deve avere la possibilità di stipulare una convenzione sulle prestazioni nel quadro finanziario stabilito. In particolare, ciò garantisce all'UFT di poter fissare condizioni quadro mirate. In questo modo i gestori dell'infrastruttura che presentano l'offerta possono essere, ad esempio, sollecitati a compiere sforzi consapevoli in determinati settori.

Il piano di investimento contiene una descrizione dell'offerta di prestazioni che tiene conto della pianificazione sovraordinata dell'infrastruttura, nonché una pianificazione a medio termine (incluso il piano di investimento) che copre almeno quattro anni. I valori pianificati o di riferimento per gli indicatori volti a misurare il raggiungimento degli obiettivi vanno desunti da questa pianificazione a medio termine.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Ciò vale in particolar modo per la prestazione di esercizio (treni-chilometri o tracce-chilometri). Le differenze rispetto alle precedenti pianificazioni e al conto annuale devono essere sufficientemente motivate. Un'altra novità consiste nel fatto che, insieme all'offerta, occorre presentare il rapporto sullo stato della rete dell'anno precedente, come pure i dati relativi ai costi pianificati e un documento che confermi il rispetto delle direttive finanziarie e funzionali dell'UFT.

Art. 27 Contenuto della convenzione sulle prestazioni

Questo articolo corrisponde in gran parte all'articolo 20 OCFIF. Oltre alle principali ipotesi di fondo e agli obiettivi dell'UFT per tutti i gestori dell'infrastruttura, la convenzione sulle prestazioni deve descrivere anche le prestazioni da fornire e, in particolare, gli investimenti e il relativo finanziamento. I pagamenti previsti devono essere documentati per i singoli anni e, separatamente, per le indennità di esercizio e i contributi di investimento della Confederazione. Per misurare il raggiungimento degli obiettivi vengono definiti indicatori ed eventualmente valori di riferimento, nonché requisiti per l'ulteriore rendicontazione (in particolare per il rapporto sullo stato della rete). Il sistema di indicatori elaborato dall'UFT distingue diverse classi di grandezza, secondo le quali vengono classificati i gestori dell'infrastruttura. I requisiti per la misurazione del raggiungimento degli obiettivi si differenziano a seconda della classe di grandezza. Mentre per i gestori più piccoli si tende a concordare un numero limitato di indicatori e valori di riferimento, per le ferrovie di grandi dimensioni i requisiti sono un po' più estesi. Nell'allegato alla convenzione sulle prestazioni vengono precisati gli indicatori e i rapporti richiesti per ciascun gestore dell'infrastruttura. Le convenzioni sono stipulate per quattro anni.

Art. 28 Modifica della convenzione sulle prestazioni

Questo articolo riprende in gran parte l'articolo 21 OCFIF, con qualche precisazione. La modifica della convenzione è possibile soltanto in caso di deroghe rilevanti rispetto alle ipotesi di fondo, qualora tali deroghe esulino dall'ambito di responsabilità dei gestori dell'infrastruttura. Tra le parti contraenti devono essere avviate le necessarie trattative. Una modifica sostanziale è costituita dalla riduzione del bilancio preventivo. Se il limite di spesa per le convenzioni sulle prestazioni viene ridotto, l'UFT verifica in primo luogo le ripercussioni sulle convenzioni in vigore. Qualora si debbano ridimensionare talune convenzioni oppure tutte, occorre verificare con i gestori dell'infrastruttura se le stesse possano essere adempiute. Nel nuovo capoverso 2 si stabilisce che sono possibili trasferimenti tra indennità di esercizio e contributi di investimento nel corso del periodo di validità della relativa convenzione sulle prestazioni (nessuna incidenza sul bilancio preventivo). Tali trasferimenti devono essere concordati tempestivamente con l'UFT e hanno valore di modifica. Le modifiche della convenzione sulle prestazioni devono essere tuttora stabilite per iscritto.



N. registrazione/dossier.: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 29 Rendiconto e verifica del raggiungimento degli obiettivi

Questo articolo si fonda sull'articolo 22 OCFIF, con alcune integrazioni. In linea di massima l'UFT mantiene il diritto di consultare tutti i documenti e i dati concernenti il settore infrastruttura. I gestori dell'infrastruttura presentano all'UFT rapporti regolari sul raggiungimento degli obiettivi, definiti in precedenza dall'UFT e recepiti nella convenzione sulle prestazioni (cfr. art. 27 OCPF). Oltre al rendiconto per gli indicatori concordati, i gestori dell'infrastruttura devono riferire in particolare sullo stato della rete, il volume di traffico e il grado di sfruttamento dell'infrastruttura, sui ricavi derivanti dalle tracce orarie, sullo stato degli investimenti convenuti e sul coinvolgimento delle imprese di trasporto ferroviario. L'UFT può analizzare e riassumere questi rapporti per poi pubblicare un proprio rapporto, come avviene già oggi per alcuni indicatori selezionati. Per eventuali differenze (obiettivi e scadenze) l'UFT si riserva la facoltà di esigere l'adozione di misure mirate oppure il rimborso delle prestazioni finanziarie, stabilendolo caso per caso. Il nuovo capoverso 5 stabilisce che per i grandi progetti, la cui realizzazione presenta rischi notevoli, si possono applicare, secondo l'articolo 35 capoverso 2, disposizioni particolari in merito al rendiconto e alla verifica dei progetti di ampliamento. Per rischi notevoli s'intendono soprattutto quelli geologici.

Sezione 7: Finanziamento dell'ampliamento

Art. 30 Principi

Questo articolo illustra i principi legati all'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Uno dei compiti principali dell'UFT consiste nell'attuare le misure previste in un decreto federale entro la scadenza fissata. In sostanza si tratta di concretizzare e poi di attuare le misure auspiccate dal Parlamento.

L'UFT pianifica quindi con lungimiranza l'attuazione delle misure decise. In particolare, sin dall'inizio garantisce che la funzionalità auspicata per l'infrastruttura ferroviaria possa essere realizzata e che l'offerta pianificata sia caratterizzata da grande disponibilità e affidabilità. Occorre inoltre assicurare il rispetto delle scadenze e dei crediti prestabiliti dal Parlamento.

L'UFT non può tuttavia farsi carico di questo compito senza l'intervento dei gestori dell'infrastruttura interessati. Per tale motivo è prevista la stipula di convenzioni di attuazione con i gestori stessi.

Le convenzioni di attuazione consentono all'UFT di concentrarsi su pianificazione, gestione e sorveglianza, mentre i gestori dell'infrastruttura sono responsabili dello sviluppo dei progetti e della loro realizzazione.

Per conto della Confederazione l'UFT assume anche i compiti legati al finanziamento. In base alla pianificazione della liquidità concordata con i gestori dell'infrastruttura, garantisce la messa a disposizione puntuale dei mezzi finanziari e sorveglia il rispetto dei limiti di credito.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 31 Convenzioni di attuazione

D'intesa con il DFF, il DATEC stipula con i gestori dell'infrastruttura o con le società costruttrici convenzioni di attuazione concernenti le misure di ampliamento. L'articolo 31 costituisce una precisazione dell'articolo 48f Lferr. Mentre quest'ultimo è fortemente incentrato sulla misura da realizzare, l'articolo dell'ordinanza disciplina anche altri contenuti della convenzione di attuazione. In particolare, nella convenzione sono definite anche la situazione iniziale e le ipotesi di fondo, la prestazione effettiva del gestore dell'infrastruttura o del terzo incaricato di realizzare le misure (nel settore progettazione o direzione dei lavori) nonché la procedura.

Così come le convenzioni di attuazione possono riguardare una o più misure, deve essere possibile attivare solo singole fasi (parziali) – ad esempio la progettazione o la realizzazione – oppure direttamente una convenzione integrale d'attuazione che comprenda tutte le fasi. Quest'ultima soluzione sarà applicata in particolare quando saranno già disponibili informazioni dettagliate sulla misura da realizzare.

Art. 32 Modifica della convenzione di attuazione

Questo articolo stabilisce che le modifiche alla convenzione di attuazione devono avvenire per iscritto. Disciplina inoltre la ripartizione delle competenze tra il DATEC e l'UFT qualora vi sia una necessità di adeguamento. Se tale necessità è dovuta al mutare di importanti ipotesi di fondo, degli obiettivi concernenti la funzionalità o di dati riguardanti il finanziamento, allora la modifica della convenzione di attuazione rientra nell'ambito di competenza del DATEC. Se invece i motivi della modifica sono altri, la competenza spetta all'UFT.

Art. 33 Prefinanziamento di misure già decise

L'articolo 58c Lferr consente ai Cantoni e a terzi di concludere convenzioni concernenti il prefinanziamento delle misure già decise e finanziate. I terzi possono essere ad esempio Comuni, consorzi di Comuni, regioni di pianificazione o altri enti pubblici, nonché imprese. L'articolo 58c Lferr influisce unicamente sul finanziamento, senza modificare il normale processo di realizzazione delle misure. In particolare, in caso di prefinanziamento rimangono invariati i ruoli e le responsabilità.

La Confederazione assume la competenza della gestione (progettazione e realizzazione) di tutti i progetti prefinanziati. A questo scopo vengono concluse convenzioni di attuazione con le imprese ferroviarie o con i terzi. Le disposizioni pertinenti si trovano negli articoli 48e e 48f Lferr.

In caso di prefinanziamento i Cantoni o i terzi si fanno carico del finanziamento, per cui viene stipulata un'apposita convenzione di prefinanziamento. Tale convenzione tra imprese ferroviarie, Cantoni o



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

terzi può toccare esclusivamente i settori «finanziamento» e «pianificazione delle scadenze» (anticipata rispetto alla pianificazione dell'UFT). In particolare, il destinatario del prefinanziamento non ottiene alcuna competenza decisionale in merito a eventuali varianti, bensì solo un diritto di intervento come è consuetudine per le misure finanziate direttamente.

In linea di massima l'UFT non dovrà verificare l'adeguatezza delle domande di prefinanziamento. Le misure che si possono prefinanziare rientrano nelle fasi di ampliamento e tengono conto della prospettiva a lungo termine per la ferrovia. D'altro canto è possibile che l'UFT dia la priorità alle misure di mantenimento e agli ampliamenti pianificati. Se per motivi d'esercizio gli intervalli di costruzione sono scarsi o se le risorse a disposizione sono limitate per una progettazione di elevata qualità, l'UFT dovrà respingere le domande di prefinanziamento. Nello stesso modo possono essere prefinanziate anche le misure per cui la Confederazione ha deciso solo la progettazione.

Le misure per investimenti singoli di minore entità e impianti d'esercizio sono ugualmente prefinanziabili, a condizione che siano necessarie per la realizzazione dell'offerta di trasporto e che siano finanziate dalla Confederazione. L'UFT provvede affinché nell'ambito della sorveglianza sul credito si tengano in considerazione anche gli importi prefinanziati, così da rendere possibile in qualsiasi momento il rimborso pianificato nel quadro creditizio approvato.

Il rimborso del prefinanziamento avviene, in linea di massima, al più tardi al momento previsto nell'originaria pianificazione delle scadenze (con una realizzazione senza prefinanziamento). Per i rimborsi che devono avvenire mediante un credito d'impegno non ancora approvato non è possibile fissare una scadenza. Con l'espressione «in linea di massima» si ammette la possibilità di deroghe al piano di pagamento convenuto. In particolare, in caso di una prevedibile eccedenza di liquidità potrebbe esservi una pari riduzione a breve termine di tutti i prefinanziamenti. Il momento del rimborso dipende quindi dalla pianificazione originaria delle scadenze. Tale pianificazione, realizzata dall'UFT insieme ai gestori dell'infrastruttura dopo la decisione su una fase di ampliamento, considera in particolare modo gli intervalli di costruzione disponibili e la liquidità del Fondo. Con il prefinanziamento previsto la liquidità del Fondo non è più determinante e la pianificazione delle scadenze può essere adeguata.

Art. 34 Finanziamento di misure supplementari e alternative

Come richiesto dall'articolo 58b Lferr, né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio devono risultare costi supplementari per la Confederazione. Il calcolo della partecipazione ai costi da parte dei Cantoni o di terzi rappresenta qui l'elemento centrale e deve rispecchiare il più possibile la situazione effettiva. Viene eseguito un calcolo dinamico dettagliato nel quale sono compresi sia i costi d'investimento che i costi conseguenti in rate annuali. L'UFT disciplina tutti i dettagli in un'ordinanza. I principi fissati a questo livello costituiscono la base del metodo di calcolo.



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Le ipotesi di fondo relative al rincaro e agli interessi di computo influiscono notevolmente sul risultato del calcolo. Per evitare falsi incentivi e garantire pari trattamento a tutti i terzi, l'UFT stabilisce questi valori in modo vincolante. Il calcolo del rincaro si basa su valori passati dell'indice nazionale dei prezzi al consumo. Si utilizza il tasso di crescita medio degli ultimi 25 anni, che attualmente corrisponde all'1,5 per cento (arrotondato). Il calcolo degli interessi di computo si basa sul rendimento dei prestiti della Confederazione. Si utilizza il rendimento medio dei prestiti decennali degli ultimi 25 anni, che attualmente corrisponde al 3,5 per cento (arrotondato).

I costi d'investimento supplementari causati da terzi possono essere controbilanciati da investimenti evitati. Ad esempio: il terzo finanzia i costi di una stazione sotterranea supplementari rispetto a quelli di un ampliamento della stazione di superficie. Ciò consente una migliore separazione dei binari di accesso, rendendo possibile la rinuncia a un incrocio ferroviario sopraelevato. Se l'investimento evitato doveva essere realizzato nell'ambito di un ampliamento dell'offerta successivo all'investimento di base, la vicinanza temporale è garantita. Quella territoriale sta nell'effettiva prossimità geografica all'interno di una regione di pianificazione. Il rapporto funzionale è dato dall'effetto comprovato su offerta di trasporto e infrastruttura.

I costi conseguenti per l'esercizio e il mantenimento della qualità devono essere a loro volta sostenuti da terzi. L'orizzonte di calcolo di 40 anni racchiude una gamma di interventi che va da opere d'ingegneria di lunga durata, come ponti e muri, a impianti di media durata, come marciapiedi e binari, fino a impianti di breve durata come quelli legati alla sicurezza e alle telecomunicazioni.

Attraverso provvedimenti adeguati, ad esempio accantonamenti, il gestore dell'infrastruttura deve garantire che i contributi di terzi ai costi conseguenti siano impiegati come da contratto. In caso contrario, nonostante il principio summenzionato, vi è il rischio che nel corso del tempo dalle convenzioni sulle prestazioni possano lentamente derivare costi supplementari per la Confederazione.

L'intervento di terzi può andare oltre il settore degli ampliamenti e interessare anche progetti per il mantenimento della qualità. Ad esempio, un Cantone può finanziare come misura alternativa l'attuazione di requisiti per marciapiedi superiori allo standard fissato dall'UFT.

Le regole citate trovano applicazione anche quando un'infrastruttura ferroviaria deve essere adeguata sulla base di esigenze legate a un progetto di costruzione di terzi. Ad esempio quando l'ampliamento di un'impresa industriale comporta lo spostamento di un binario.

Art. 35 Rendiconto e sorveglianza sull'ampliamento

L'articolo 58d Lferr prevede che per le convenzioni di attuazione siano emanate prescrizioni esecutive concernenti il controlling di prestazioni, costi, finanze e scadenze. L'articolo 58e Lferr richiede invece



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

un rendiconto annuale sulla situazione del credito d'impegno nonché sullo stato e sulla prosecuzione dei lavori.

Nell'articolo 35 viene precisato che l'UFT disciplina in una direttiva i dettagli relativi alla sorveglianza sull'ampliamento. Affinché l'UFT possa adempiere il suo mandato di rendicontazione nell'ambito della sorveglianza, lo stesso articolo 35 prescrive poi che i costruttori incaricati della realizzazione delle misure devono presentare all'UFT un rendiconto semestrale.

Il rendiconto annuale da parte del Consiglio federale previsto dall'articolo 58e Lferr avviene nell'ambito del consuntivo. In aggiunta, l'UFT redige annualmente un rapporto sullo stato di tutti i lavori di ampliamento per informare i membri del Parlamento (in primo luogo la Commissione dei trasporti e la Commissione delle finanze) e l'opinione pubblica.

Sezione 8: Investimenti in impianti di trasporto a fune

Art. 36

Gli investimenti in impianti di trasporto a fune – nella misura in cui questi ultimi possono essere considerati come infrastruttura (secondo la legge sugli impianti a fune [LIFT; RS 743.01], la Lferr si applica «per analogia» al «finanziamento dell'infrastruttura») – sono effettuati sulla base di convenzioni di finanziamento non limitate nel tempo e legate all'oggetto.

Tutti i finanziamenti sottostanno alla riserva dell'articolo 49 Lferr. Si afferma che non vengono assegnati contributi alle infrastrutture per il collegamento capillare (ad es. i tram nel traffico locale) e a quelle senza funzione di collegamento (ad es. gli impianti di trasporto a fune nel traffico d'escursione). Per gli impianti di trasporto a fune con funzione di collegamento i contributi vengono invece limitati agli investimenti (di norma investimenti di sostituzione), perché le indennità sono finanziate secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1).

Le disposizioni della LIFT stabiliscono solo che «il finanziamento dell'infrastruttura» degli stessi impianti di trasporto a fune deve avvenire «per analogia» secondo la Lferr. Occorre sfruttare questo margine di interpretazione in modo che gli investimenti di sostituzione relativi agli impianti di trasporto a fune possano essere sostenuti con mezzi a fondo perso.

Sezione 9: Danni causati dalle forze della natura

Questa sezione coincide con gli articoli 23–25 dell'ordinanza vigente (OCFIF). Con il nuovo disciplinamento in materia di finanziamento dell'infrastruttura viene meno il riferimento ai Cantoni.



N. registrazione/dossier.: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Art. 37 Presupposti

Secondo le esperienze maturate negli ultimi anni è opportuno definire un limite chiaro a partire dal quale si devono mettere a disposizione mezzi federali. Viene quindi posto come limite un ammontare di danni a carico dell'impresa superiore a un quinto del totale annuo delle indennità. Il nuovo disciplinamento mira anche a creare i presupposti affinché in futuro i gestori dell'infrastruttura possano rinunciare all'assicurazione contro i danni da maltempo. A questo proposito va fatto notare che l'articolo 49 Lferr consente che siano concessi aiuti dopo calamità naturali anche ai gestori dell'infrastruttura che non hanno diritto all'indennità. Vale la disposizione generale secondo cui si possono denunciare i danni a partire da un milione di franchi.

Sezione 10: Mandati di ricerca

Art. 40

La legge sul FIF permette di finanziare mandati di ricerca legati all'infrastruttura ferroviaria con i mezzi del Fondo. Sulla base dell'articolo 4 della legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI; RS 420.1), l'Amministrazione federale può assumere compiti di promozione della ricerca e dell'innovazione. Secondo l'articolo 16 capoverso 2 lettera b LPRI, l'UFT può concedere sussidi per la realizzazione di programmi di ricerca e, secondo l'articolo 16 capoverso 2 lettera d LPRI, può conferire mandati di ricerca. Dal punto di vista contenutistico, la base di questi mandati consiste in un piano direttore di ricerca quadriennale dello stesso Ufficio. Le decisioni relative alle domande di ricerca sono prese dall'UFT nell'ambito delle competenze finanziarie esistenti. Ogni anno in media si prevede un volume di spese di ricerca pari a circa lo 0,5–1,0 per mille delle entrate FIF, ma in singoli anni si possono registrare maggiori oscillazioni nell'importo delle uscite.

Sezione 11: Disposizioni finali

Art. 42 Disposizioni transitorie

In linea di massima tutti i rapporti contrattuali esistenti e destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria devono essere proseguiti, ma la loro fonte di pagamento deve essere costituita dal FIF. Nel caso delle convenzioni sulle prestazioni, che coprono un determinato periodo senza tuttavia costituire un finanziamento progettuale vero e proprio, si prevede che i progetti iniziati nel periodo 2013–2016 saranno finanziati tramite tali convenzioni fino alla loro conclusione anche nel periodo 2017–2020. I criteri di selezione saranno applicati solo ai nuovi progetti.

La durata di un finanziamento da parte di terzi (in particolare dei Cantoni) viene limitata a 40 anni. Alla base di questa novità vi è anche la riflessione secondo cui col tempo ogni opera diventa parte inte-



N. registrazione/dossier: UFT / BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

grante della rete globale e come tale viene utilizzata. Dopo 50 anni non si può più dire con certezza se un elemento della rete non avrebbe dovuto essere costruito per altri motivi. Non è quindi ammissibile che per i contratti più vecchi, che vanno ben oltre il nuovo limite di 40 anni, si debbano sostenere costi conseguenti.