SBB CFF FFS

Direzione del Gruppo · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Per e-mail a: konsultationen@bav.admin.ch

Berna, 5 settembre 2022

Presa di posizione delle FFS su «Stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e prospettiva FERROVIA 2050» nell'ambito della procedura di consultazione.

Gentili signore e signori,

vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di prendere posizione in questo campo nell'ambito della procedura di consultazione.

Oggi la Svizzera dispone di una delle reti ferroviarie più capillari e affidabili del mondo, con offerte di elevato interesse per la clientela. L'attuale successo del sistema ferroviario è stato reso possibile da una previdente pianificazione orientata alle esigenze della clientela, da continui investimenti a lungo termine in costruzioni e tecnologia, da soluzioni che raccolgono ampi consensi e da una chiara regolamentazione in materia di finanziamento. Benché al centro si collochi il sistema ferroviario, lo sviluppo coerente ha interessato e interessa l'intera rete dei trasporti pubblici.

Per avere una forte base sul piano economico e della mobilità, le FFS auspicano che le future fasi di sviluppo della rete ferroviaria e dei trasporti pubblici vengano pianificate in Svizzera in maniera graduale. Solidità, stabilità e producibilità dell'offerta sono fondamentali per salvaguardare i punti di forza della ferrovia.

- **Messaggio 2023:** adattamento delle passate decisioni sulla base del presente accertamento della situazione considerando i ritardi di costruzione e il fatto che a causa dei numerosi cantieri gli orari e gli ampliamenti dell'offerta devono essere nuovamente collocati su una solida base.
- **Messaggio 2026:** entro tale orizzonte sarà necessario analizzare le mutate condizioni quadro per il futuro impiego di materiale rotabile sull'orizzonte 2035 (senza compensazione del rollio WAKO), concludere gli studi in corso e non ancora iniziati sull'ulteriore ampliamento della rete ferroviaria, definirne la priorità e sottoporre il concetto d'offerta 2035 a una generale revisione. Su questa base sarà poi possibile prendere decisioni in merito alla realizzazione delle prime tappe delle ulteriori fasi di ampliamento nel rispetto di determinate condizioni.
- **Messaggio 2030:** decisioni sull'ulteriore ampliamento della rete ferroviaria, fasi di ampliamento 2050+. Nel modello attuale, con la prospettiva «FERROVIA 2050» viene avviata una riflessione sull'orientamento a lungo termine del sistema ferroviario, tenendo in debita considerazione gli obiettivi climatici e di pianificazione territoriale della Confederazione.

Di seguito cogliamo volentieri l'opportunità di presentarvi le nostre richieste. I nostri commenti seguono la numerazione del rapporto esplicativo.

FFS SA
Direzione del Gruppo
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
Telefono +41 51 285 00 10
vincent.ducrot@ffs.ch · www.ffs.ch

2.1 Stato dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e necessari adattamenti

Lo stato indicato relativamente a FA 2025, FA 2035 e SIF è ampiamente in linea con le nostre valutazioni. Alcune informazioni devono essere aggiornate alla luce delle nozioni ottenute dopo la redazione del modello. Sosteniamo gli adattamenti proposti per i programmi di ampliamento in corso e per SIF, incl. la modifica delle decisioni della Confederazione in materia. Accogliamo anche la redazione di rapporti su tutti gli studi in corso e della panoramica generale prevista per il messaggio 2026. **Tuttavia, dal punto di vista delle FFS, le decisioni sulle prime tappe dei grandi progetti e la priorizzazione delle misure infrastrutturali dovrebbero essere incluse nel messaggio 2026 solo se (a) è presente un concetto d'offerta AK35 stabile, (b) i progetti sono compatibili verso l'alto con una prospettiva FERROVIA 2050 chiaramente affinata e (c) i progetti presentano una valutazione NIBA** (indicatori di sostenibilità per progetti di infrastruttura ferroviaria) **positiva**. Occorre anche garantire che il fabbisogno di impianti di ricovero e manutenzione venga considerato in modo sistematico e venga confermato il finanziamento della strategia ERTMS definita.

2.1.1 Fase di ampliamento PROSSIF 2035

Nell'ottica di una politica degli investimenti lungimirante, nonché di un'efficiente pianificazione e costruzione, è opportuno e importante garantire una previdente compatibilità verso l'alto. Le esperienze del Lötschberg lo hanno confermato. Affinché nelle future fasi di ampliamento sia possibile realizzare ulteriori aumenti dell'offerta sulla tratta Zurigo–Coira, la galleria di base dello Zimmerberg II (GbZ II) deve essere progettata in modo compatibile verso l'alto con una galleria di Meilibach.

2.1.2 Fase di ampliamento PROSSIF 2025

Come indicato nel rapporto esplicativo (pag. 17), il termine del 31 dicembre 2025 fissato per l'attuazione di alcune misure della FA 25 non può più essere rispettato. Presupponiamo che il Consiglio federale adeguerà la data di completamento sulla base dell'art. 2 del decreto federale del 21 giugno 2013 sulla FA 2025 (RS **742.140.1**).

2.1.10 Finanziamento

Dal punto di vista delle FFS, contrariamente alla previsione elaborata è possibile ipotizzare che il fabbisogno di risorse, precisamente per il mantenimento dell'infrastruttura, aumenterà notevolmente a causa dell'ulteriore crescita degli impianti e della crescente complessità del sistema ferroviario. Intorno al 2035 è prevista la messa in esercizio di numerose nuove infrastrutture costose in termini di manutenzione (galleria di Brütten, GbZ II, ampliamento GbL, linea diretta). La figura 1 illustra debitamente questo aspetto. Le somme confluite nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FInFer in seguito al pagamento della TTPCP e dell'imposta sugli oli minerali ammontavano (nel 2021) a CHF 1,3 mia (il 25% di tutti i proventi del FInFer). In mancanza di contromisure a sostegno del FInFer, l'auspicata elettrificazione del TIM (vedere ad es. pagina 26, 3° capoverso) e il passaggio ai carburanti rinnovabili nei veicoli utilizzati per il traffico pesante si tradurranno in una continua riduzione delle entrate. L'aumentato fabbisogno per l'ampliamento in procinto di essere stabilito (tabella 4, pag. 22), invece, graverà ulteriormente sul FInFer in termini di spesa.

A nostro avviso occorre descrivere con maggiore chiarezza con quali misure si intende mantenere il FInFer in equilibrio in considerazione di tali sfide.

2.2 Prospettiva FERROVIA 2050

A integrazione della visione proposta e dei sei obiettivi che ne sono scaturiti (cap. 2.2.4), che in linea di massima ambiamo a conseguire, dal punto di vista delle FFS la concezione della prospettiva FERROVIA 2050 dovrebbe fornire una risposta chiara alla seguente domanda fondamentale:

«In che modo il sistema ferroviario e i trasporti pubblici devono contribuire a vincere le sfide della mobilità globale in Svizzera e consentire il collegamento con l'Europa nella seconda metà del XXI secolo?»

Di seguito esponiamo le nostre richieste, che vi invitiamo a tenere in considerazione per la futura concretizzazione della prospettiva FERROVIA 2050.

(a) Oltre che dagli obiettivi proposti, lo sviluppo della rete ferroviaria dovrebbe essere desunto dal punto di vista della clientela e dalla domanda e integrato con gli obiettivi di politica dei trasporti (che cosa dovrebbero ottenere la clientela e le regioni in termini di qualità e capacità?). Gli obiettivi di sviluppo della rete ferroviaria devono essere collocati in modo più ampio come parte di un trasporto pubblico svizzero efficiente e interessante con il miglior collegamento possibile con la rete ferroviaria europea. Dal punto di vista delle FFS, a integrazione del sistema ferroviario svizzero, sull'orizzonte 2050 è indispensabile aumentare la qualità dell'offerta ideando una rete EuropaExpress studiata all'interno delle dimensioni europee.

(b) L'indirizzo strategico proposto per l'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria sulle brevi e medie distanze è troppo restrittivo (2.2.5). La forza delle ferrovie come mezzo di trasporto di massa ad alta frequenza e affidabilità, così come la necessità di una loro coerente integrazione nell'offerta di trasporto europea non vengono valorizzate. Lo sviluppo della rete ferroviaria non deve concentrarsi solo sugli agglomerati, bensì soprattutto sulle medie e lunghe distanze, inclusi i collegamenti con l'Europa. Naturalmente, questo deve avvenire nel quadro di un sistema di mobilità globale in cui i singoli vettori di trasporto siano collegati gli uni con gli altri in modo intelligente sulla base dei rispettivi punti di forza. Dal punto di vista concettuale, tale collegamento dovrebbe essere pianificato sin dall'inizio al fine di sviluppare offerte interessanti per la clientela e le regioni.

La rete ferroviaria deve e può continuare a fornire un contributo importante anche negli agglomerati, soprattutto nel traffico regionale (S-Bahn) e là dove i potenziali di tram, autobus o altre forme di mobilità non sono sufficienti.

Impiegare sistemi di trasporto pubblico complementari sulle brevi distanze: negli spazi cittadini e negli agglomerati, così come nelle aree intermedie e rurali, per le brevi distanze ci saranno sempre più alternative adeguate all'attuale sistema ferroviario, come sistemi complementari (tram, light rail, autobus rapidi, metropolitana) oppure nuovi sistemi e offerte di mobilità nati dagli sviluppi tecnologici (ad esempio veicoli automatizzati, bus navetta on demand autonomi). Suggeriamo di valutare tali alternative in maniera coerente, l'una rispetto all'altra, in termini di economicità (costi di investimento, esercizio e opportunità), funzione di collegamento e raggiungibilità nel rispettivo ambiente. L'obiettivo, sulla rete ferroviaria, dovrebbe essere quello di creare, ovvero garantire, le capacità per l'auspicato trasferimento del traffico sulle medie e lunghe distanze. Pertanto, la rete del traffico a

lunga distanza, come indicato nelle prospettive di traffico 2050, rimane la spina dorsale del trasporto pubblico nazionale e deve essere adeguatamente rafforzata ove necessario.

Stazioni e hub di mobilità interessanti (multimodali, multifunzionali e identitari): sosteniamo l'ampliamento proposto per gli hub di mobilità. Mediante interessanti hub di mobilità multimodali, un coordinamento coerente della politica in materia di fermate con la pianificazione del territorio, una migliore interconnessione dell'intero sistema dei trasporti pubblici e il collegamento dei centri regionali e rurali, possiamo utilizzare il sistema ferroviario esistente in modo ancora più efficiente prima di ampliare le infrastrutture con un notevole impiego di risorse.

(c) Incrementare la capacità e la qualità per la clientela riducendo l'impiego di risorse, attuando sistematizzazioni e aumentando costantemente l'impiego di tecnologia. Le FFS sono convinte che la semplificazione e la sistematizzazione dell'offerta, dell'infrastruttura e del materiale rotabile possano creare il margine di manovra necessario per aumentare capacità, efficienza, resilienza e flessibilità del sistema ferroviario. Suggeriamo di utilizzare la rete ferroviaria in modo ancora più efficiente con l'ausilio della digitalizzazione e di un masterplan.

(d) Ampliamenti integrativi volti a raggiungere gli obiettivi di politica dei trasporti e a garantire la solidità, la percorribilità e la fattibilità di un'offerta di alta qualità a fronte di un buono stato della rete. L'obiettivo prioritario, a nostro avviso, dovrebbe essere quello di utilizzare al meglio la rete esistente. A causa dei cambiamenti intervenuti nei concetti di offerta e della necessità di reagire più rapidamente alle mutate esigenze della clientela e all'evoluzione della domanda, continuerà a essere necessario ampliare la rete ferroviaria in modo mirato. In tale ottica, occorre prestare attenzione in particolare anche alla solidità e alla ridondanza, affinché le capacità richieste per i concetti d'offerta definiti siano disponibili e non vengano bloccate dai cantieri.

(e) Il criterio dell'economicità e dell'utilità tanto per la Svizzera quanto per le imprese di trasporto deve essere integrato nei lavori futuri in modo più coerente e trasparente cosicché il sistema ferroviario continui a essere finanziabile per contribuenti, committenti e imprese di trasporto.

Richieste di modifica e integrazione:

- Cap. 2.2.4: Integrare gli obiettivi con: «orientamento e deduzione anche dal punto di vista del fabbisogno della clientela», «economicità» e gli «obiettivi di politica dei trasporti da conseguire»
- Cpv. 1: Con questo orientamento si intende innanzitutto ampliare l'offerta ~~ferroviaria~~ dei trasporti pubblici [in Svizzera] sulle brevi e medie distanze. Le ferrovie continuano a concentrarsi sulle medie e lunghe distanze, coordinate e integrate come elemento centrale della mobilità globale.
- Cpv. 2: Negli agglomerati, i punti di forza ~~l'offerta verrà intensificata in coordinamento~~ dei diversi ~~con altri~~ mezzi di trasporto (ferrovie, ~~restanti~~ sistemi di trasporto pubblico complementari, veicoli automatizzati, traffico lento, mobilità pedonale ecc.) verranno utilizzati in

modo coerente e ampliati con nuovi collegamenti diametrali e tangenziali in modo combi-

Ulteriori aspetti che chiediamo di considerare nei lavori futuri:

- **Sviluppo dell'offerta nel traffico merci** (consenso): la dinamica del mercato del traffico merci richiede sistemi combinati e flessibili. Alla luce dell'orientamento del traffico merci verso piattaforme di trasbordo intermodali e impianti per la logistica urbana, con la prospettiva FERROVIA 2050 vengono promossi importanti ambiti di crescita. Accogliamo con favore questo aspetto perché le piattaforme di trasbordo consentono di creare nuovi potenziali di trasporto e quindi di trasferire il traffico dalla strada alla rotaia. Anche i potenziali evidenziati derivanti dall'automazione del materiale rotabile, degli impianti e dei processi devono essere sostenuti in modo mirato.
- **Uguale trattamento dell'ampliamento della rete fuori terra e sotterraneo:** in considerazione delle maggiori emissioni indirette previste, il fatto che debba essere valutato preferibilmente l'ampliamento sotterraneo della rete ci sembra poco coerente con gli obiettivi della Confederazione in materia di CO2 ed energia.

Richieste di modifica e integrazione:

Il potenziamento dell'offerta e della rete richiede risorse. Per questo la priorità è rappresentata dall'utilizzo più efficiente degli impianti esistenti. ~~Per non gravare eccessivamente sull'ambiente, il suolo e gli abitanti, si dovranno valutare in modo coerente soluzioni sotterranee o, in seconda battuta, fuori terra~~. In linea con gli obiettivi ambientali, energetici e climatici del Consiglio federale, le emissioni indirette devono essere tenute in debita considerazione in qualità di indicatore per la valutazione dei futuri ampliamenti della rete.

2.3 Sguardo al futuro

Sosteniamo una pianificazione per gradi dei preparativi per la prossima fase di ampliamento. Per quanto riguarda il **messaggio 2026**, chiediamo che il **concetto d'offerta AK35 non venga solo aggiornato, ma anche sostanzialmente rivisto** per poterlo collocare su una base solida. La fattibilità dei tanti cantieri e intervalli per il mantenimento dell'infrastruttura e l'ampliamento così come la percorribilità dell'orario devono essere garantite. In tale ottica è necessario considerare anche gli elementi seguenti:

- L'**impiego** di **materiale rotabile esclusivamente convenzionale** (senza compensazione del rollio) e, in particolare, la conseguente mancata riduzione del tempo di viaggio, devono essere considerati nella revisione dell'AK35 e nelle prossime fasi di ampliamento.

- Il trasferimento del traffico transfrontaliero dalla strada alla rotaia presuppone l'ampliamento di **linee d'accesso selezionate all'estero**. Per garantire un ampliamento coerente dell'offerta su entrambi i lati del confine e per regolamentare il finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura all'estero è necessario istituzionalizzare la collaborazione con i ministeri dei trasporti esteri per ciascun singolo corridoio. In tale ottica, occorre considerare che la compensazione del rollio non sarà impiegata neppure nel traffico transfrontaliero.

- Per ottenere miglioramenti dell'offerta basati su concetti stabili prima di realizzare ampliamenti dell'infrastruttura, in fase di esame dovrebbero essere determinati anche i **potenziali a breve termine**. In numerosi corridoi la necessità di agire è elevata già oggi: senza un potenziamento dell'offerta entro il 2035 o al più tardi il 2040, le ferrovie perderanno di attrattiva.

Oltre alle richieste riguardanti il concetto d'offerta 35, in vista della pianificazione della **prossima fase di ampliamento completa (messaggio 2030)** occorre considerare quanto segue:

- in vista dei lavori di pianificazione previsti a partire dal 2024, suggeriamo **un tempestivo coordinamento** tra l'UFT e gli uffici delle FFS competenti al fine di garantire la coerenza delle basi di pianificazione. Gli approfondimenti regionali dell'indirizzo strategico FERROVIA 2050 devono essere allineati alla concezione nazionale.

- Ogni futuro potenziamento dell'offerta deve essere obbligatoriamente considerato insieme al **fabbisogno di impianti di ricovero e manutenzione** risultante, ossia come un pacchetto completo, e inserito nella pianificazione solo se le necessarie superfici di produzione sono garantite. Gli impianti devono sempre essere progettati per garantirne la piena funzionalità. Se è necessario realizzare delle economie, occorre procedere per gradi al fine di salvaguardare la stabilità e la solidità dell'esercizio.

- Per aumentare le capacità, le FFS si affidano a tecnologie comprovate e auspicano che la **digitalizzazione del cuore del sistema** venga sostenuta con maggiore fermezza. Nell'ambito delle pianificazioni e delle fasi di ampliamento occorre tenere conto in maniera sistematica del fatto che, sull'orizzonte temporale 2050, i necessari sistemi tecnologici, come soprattutto **ERTMS** dovranno essere pienamente utilizzabili. Il **finanziamento** degli ulteriori mezzi necessari, in particolar modo a copertura dei costi supplementari per il materiale rotabile, deve essere assicurato

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. Rimaniamo a disposizione in qualsiasi momento per rispondere alle eventuali domande o per spiegare più dettagliatamente la nostra presa di posizione in occasione di un colloquio.

Cordiali saluti

Monika Ribar	Vincent Ducrot
Presidente del Consiglio d'amministrazione	CEO

Copia:
- Matthias Ramsauer, Segretario generale DATEC
- Sabine D'Amelio-Favez, direttrice AFF
- Peter Füglistaler, direttore UFT