

Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo · Hilfikerstr. 1 · CH-3000 Berna

Presidente della Confederazione Doris Leuthard  
Capo del Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni  
3003 Berna

Berna, 7 novembre 2017

**Presa di posizione delle FFS in merito al modello di procedura di consultazione «Fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2030/35».**

Onorevole Presidente della Confederazione

In riferimento al modello di procedura di consultazione «Fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2030/35» esprimiamo di seguito il nostro parere. Sullo sfondo di un mercato della mobilità in profonda trasformazione è essenziale continuare a garantire un'offerta di trasporti pubblici a prezzi ragionevoli e interessante per la clientela e i committenti, Confederazione e Cantoni, migliorando allo stesso tempo la competitività intermodale della ferrovia. La prossima fase di ampliamento assume grande rilevanza per lo sviluppo sostenibile della FFS SA. In vista della finalizzazione del messaggio la invitiamo a considerare adeguatamente i seguenti punti.

**I. Osservazioni a carattere generale**

- **Consenso ai principi:** a nostro avviso i principi enunciati nella FA2030/35 rendono evidenti le priorità di questa fase, ovvero potenziamento dell'offerta solo ove siano

presenti sovraccarichi o domanda elevata, garanzia di stabilità dell'esercizio e mantenimento e ampliamento dell'infrastruttura esistente.

- **Consenso alla variante da 11,5 miliardi di franchi:** accogliamo con favore la raccomandazione da parte del Consiglio federale e dell'UFT della variante con un limite di spesa di 11,5 miliardi di franchi da realizzare entro il 2035. Rispetto alla variante da 7 miliardi con orizzonte temporale al 2030 essa consente un'offerta decisamente migliore per la clientela ed efficace su tutto il territorio nazionale, e una maggiore redditività, se si terrà conto del concetto d'offerta proposto dalle FFS.
- **Ampio consenso per i grandi progetti:** la variante da 11,5 miliardi di franchi contiene sostanzialmente i medesimi grandi progetti indicati nella proposta FFS. Sono inoltre parte integrante della pianificazione la cadenza al quarto d'ora tra Berna e Zurigo e i rispettivi progetti infrastrutturali necessari, sostenuti dalle FFS.
- **Ottimizzazione del concetto d'offerta per evitare aumenti tariffari:** il concetto d'offerta e il potenziamento infrastrutturale devono essere necessariamente ottimizzati entro la pubblicazione del messaggio. Per mantenere la competitività, l'aumento dei fondi pubblici deve essere ridotto al minimo. Le FFS vorrebbero evitare qualsiasi aumento sia delle tariffe che dei prezzi delle tracce in relazione alla fase di ampliamento; un aumento dei prezzi, infatti, farebbe chiaramente perdere competitività ai trasporti pubblici. La proposta FFS mette in evidenza le proposte di soluzione per ottimizzare il concetto d'offerta. Il rapporto redatto nell'ambito della procedura di consultazione della Confederazione parte dal presupposto che i costi derivanti dall'ampliamento siano compensati dall'incremento di efficienza delle ferrovie. Ciò è possibile solo a determinate condizioni, in particolare nel traffico regionale, poiché le offerte non sono gestite in modo autonomo. Per garantire il finanziamento CP futuro, la simulazione FInFer deve tener conto anche degli ulteriori investimenti di rinnovo dell'infrastruttura necessari a seguito dell'ampliamento. Al momento non si può, infatti, presumere che tali investimenti possano essere compensati interamente dalle misure volte a ottimizzare l'efficienza.
- **Consenso all'obiettivo di riduzioni dei costi.** Le FFS sostengono l'obiettivo di risparmio per un importo tra 0,5 e 1 miliardo di franchi, che tuttavia deve riferirsi a tutta la fase di ampliamento e non solo ai grandi progetti espressamente menzionati. Le FFS propongono di risparmiare mediante Capex Management una parte delle riserve di progetto conformemente ai progressi del programma, ottimizzando ulteriormente la fase di ampliamento. Tali risparmi non devono essere compensati da altri progetti, ma essere utilizzati per migliorare la redditività della fase di ampliamento. Le FFS accoglierebbero positivamente

vamente un messaggio nel quale la Confederazione illustri gli indirizzi strategici (norme, standard, ecc.) in base ai quali poter garantire più vantaggi per la clientela con minori fondi pubblici.

- **Osservazioni sull'ampliamento parziale della galleria di base del Lötschberg (GbL):** in linea di massima le FFS appoggiano l'esclusione dell'ampliamento della GbL dalla pianificazione, in quanto è possibile individuare soluzioni alternative per ridurre i sovraccarichi previsti nell'orizzonte 2035 tra Berna e Thun. Un'eventuale ripresa del progetto è sostenuta dalle FFS analogamente alla posizione del settore (UTP) solo se l'ulteriore ottimizzazione del concetto del Consiglio federale lo consente e se non vengono compromessi i concetti d'offerta e i progetti definiti in PROSSIF FA 2030/35. Inoltre non si deve ridurre la redditività (incl. i costi conseguenti all'investimento) della fase di ampliamento.

## II. Restanti differenze in riferimento al concetto d'offerta e ai grandi progetti

- **Insufficiente tracciabilità dovuta all'approccio modulare:** il contenuto del modello di procedura di consultazione si basa attualmente sui risultati ottenuti dall'elaborazione dei moduli e non è ancora in linea con la pianificazione del concetto globale. Crediamo che sia indispensabile una presentazione trasparente, completa e corretta del concetto d'offerta, degli investimenti, nonché dei risultati della valutazione e dei costi conseguenziali sotto forma di concetto di riferimento 2035, in particolare in vista dell'imminente dibattito politico.
- **Proposta FFS:** Con la proposta per PROSSIF FA 2030/35 le FFS, parallelamente al mandato di pianificazione dell'UFT, hanno sviluppato un'offerta di trasporto orientata alla domanda e allo stesso tempo conveniente per tutta la Svizzera. Sulla base dei workshop attuati con l'UFT e i Cantoni per lo sviluppo dei concetti globali, le FFS hanno perfezionato la loro proposta in modo tale da consentire, oltre al conseguimento dei principali obiettivi, anche un'ampia accettazione politica.
  - Indicazioni più dettagliate sul concetto d'offerta sono riportate nell'Allegato 1.
  - L'Allegato 2 riassume gli obiettivi d'offerta della proposta FFS che non vengono considerati nel modello di procedura di consultazione.

Di seguito desideriamo soffermarci sulle differenze tra la proposta FFS e il concetto contenuto nel modello. L'obiettivo primario è individuare una soluzione comune e condivisa entro la pubblicazione del messaggio. Se ciò non fosse possibile, le FFS si augurano che le soluzioni proposte vengano almeno considerate come eventuali opzioni.

- **Proposta per il concetto d'offerta Zurigo–Zugo–Lucerna:** l'UFT e le FFS sono concordi nel ritenere che l'ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura nella Svizzera centrale debba avvenire a tappe scaglionate: in primo luogo la galleria di base dello Zimmerberg II, poi la stazione di transito di Lucerna. Dal punto di vista della clientela e della redditività è tuttavia necessaria una cadenza al quarto d'ora Lucerna–Zugo–Zurigo, affinché l'investimento della galleria di base dello Zimmerberg II sia conveniente. Ciò è possibile in PROSSIF FA 2030/35 anche senza la stazione di transito, che tuttavia è appoggiata dalle FFS a lungo termine. La variante proposta dall'UFT, che prevede solo tre treni rapidi Zurigo–Zugo–Lucerna all'ora, non comporta molti vantaggi per la clientela e peggiora il risultato del traffico a lunga percorrenza, poiché consente di fatto una catena di viaggio solo semioraria per molti clienti. Rispetto alla variante UFT, l'offerta secondo la proposta FFS rappresenta un vantaggio per 84 000 clienti e uno svantaggio per 30 000 clienti. Nel traffico a lunga percorrenza la proposta delle FFS indica un risultato migliore di CHF 35 mio p.a. rispetto alla variante d'offerta presentata dalla Confederazione.
- **Proposta per il concetto d'offerta Genève–Neuchâtel via bypass Bussigny:** nelle attività dei workshop con l'UFT sui concetti globali è stata individuata una valida soluzione con il treno a cadenza oraria Genève–Neuchâtel con bypass Bussigny, che consente di ridurre il sovraccarico esistente senza il potenziamento a quattro binari Bussigny–Daillens. Nell'ambito degli interventi di ottimizzazione si dovrà tuttavia verificare se l'offerta può essere ulteriormente migliorata con un'accelerazione della rete celere regionale tra Yverdon-les-Bains e Losanna. Per ridurre il sovraccarico anche tra Losanna e Vevey, si dovrà rinunciare alle fermate minori a favore di una rete celere regionale più veloce tra le fermate oggetto di forte richiesta. Per il traffico merci permane un'esclusione nelle ore di punta tra Vallorbe e Losanna. Si rileva inoltre la necessità d'intervenire in riferimento agli impianti d'esercizio, che non sono in grado di assorbire la forte crescita della logistica in questa regione.
- **Proposta per l'ampliamento Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds:** la variante presente nel modello di procedura di consultazione con l'eliminazione dell'inversione di marcia a Chambrelieu ha ripercussioni negative sul risultato delle FFS. La soluzione migliore per le FFS a lungo termine rimane la linea diretta, appoggiata anche dal Cantone di Neuchâtel. Poiché la tratta non prevede sovraccarichi nell'orizzonte 2030/35 e la linea diretta presenta un rapporto costi-benefici negativo, le FFS ritengono pertanto che il finanziamento di questo ampliamento con PROSSIF FA 2030/35 non sia prioritario. I fondi previsti dalla convenzione sulle prestazioni (CP) 2017–2020 consentono il risanamento e l'esercizio della tratta nel rispetto della sicurezza almeno entro l'orizzonte temporale del 2035.

### III. Necessità di chiarimento in merito a finanziamento e costi

- **Costi complessivi della fase di ampliamento:** attualmente i costi per l'attuazione dei progetti contenuti nel modello di procedura di consultazione ammontano complessivamente a CHF 7,6 miliardi e CHF 12,6 miliardi. L'importo di CHF 7,6 miliardi include ampliamenti e rinnovi rispettivamente per CHF 7 miliardi e CHF 0,6 miliardi, mentre l'importo di CHF 12,6 miliardi risulta dalla somma di CHF 11,5 miliardi per ampliamenti e CHF 1,1 miliardi per rinnovi. Secondo le FFS ciò non si evince con sufficiente chiarezza dal modello di procedura di consultazione.
- **Capitolo supplementare relativo agli effetti sulle imprese di trasporto:** le FFS propongono di inserire nella sezione «Conseguenze/Effetti» del modello anche un capitolo in merito agli effetti economico-aziendali e sulla redditività sostenibile per le imprese di trasporto.
- **Fabbisogno di aggiornamento dei costi d'investimento e consequenziali per l'infrastruttura e il traffico regionale:** le FFS esprimono riserve in riferimento al calcolo e alla completezza degli investimenti indicati nel modello di procedura di consultazione e ai relativi costi consequenziali per l'infrastruttura. Si devono, infatti, aggiungere e considerare anche le conseguenze per gli indennizzi nel traffico regionale a livello di Confederazione e Cantoni (tenendo conto anche delle differenze tra regioni) e i possibili effetti sulle tariffe. Crediamo che sia indispensabile una presentazione trasparente, completa e corretta, in particolare in vista dell'imminente dibattito politico. Se per l'infrastruttura devono essere finanziati tramite credito d'impegno solo i costi di ampliamento (95%), si deve garantire che i restanti fondi siano calcolati «on top», nell'ambito delle future convenzioni sulle prestazioni e non siano posti in concorrenza con il regolare mantenimento dell'infrastruttura esistente.
- **Necessità di chiarimento in merito alla simulazione FInFer:** nella pianificazione a lungo termine in corso (MUP/LFP 2018–37) le FFS indicano un aumento del fabbisogno di risorse finanziarie per l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente incl. PROSSIF FA 2030/35 del 2,3% ca. l'anno, che tiene già conto degli ambiziosi obiettivi di risparmio e aumento della produttività interni alle FFS grazie al Capex Management. Nel messaggio è indicato invece un aumento annuale del 2%. La simulazione FInFer va pertanto adeguata secondo la necessità, tenendo conto della pianificazione degli altri gestori dell'infrastruttura.

- **Regolamentazione del finanziamento di Cantoni o terzi:** per entrambi gli interventi riguardanti la stazione di transito di Lucerna e l'«Herzstück» di Basilea, in virtù del significativo interesse regionale nel decreto federale per la variante da CHF 11,5 miliardi, si devono creare le basi legali affinché la realizzazione della stazione di transito di Lucerna e la progettazione del passante di Basilea, «Herzstück-Basel», possano essere finanziate a proprio rischio dai Cantoni o da terzi. Si deve stabilire già in ambito legislativo il soggetto che dovrà farsi carico dei costi consequenziali. Secondo le FFS, per l'«Herzstück» di Basilea manca ancora un concetto relativo al traffico intermodale che comprenda non solo il traffico regionale (rete celere), ma anche il traffico a lunga percorrenza nazionale e internazionale, senza tralasciare i trasporti pubblici locali (tram e autobus).
- **Contributo per il finanziamento degli sviluppi tecnici:** nel modello di procedura di consultazione il finanziamento degli sviluppi tecnici è previsto, per il momento, esclusivamente tramite future convenzioni sulle prestazioni. Ciò appare molto limitativo considerando il volume degli investimenti presumibilmente elevato e il rapido sviluppo tecnologico, pertanto riteniamo preferibili opportunità di finanziamento anche tramite fasi di ampliamento. Se il finanziamento dovesse avvenire mediante convenzione sulle prestazioni, le FFS se ne farebbero sostenitrici a condizione che tali fondi siano previsti «on top», non siano in concorrenza con il regolare mantenimento dell'infrastruttura esistente e, all'occorrenza, possano essere messi a disposizione in tempi rapidi (realizzazione). A seguito dei contributi probabilmente considerevoli, se ne dovrebbe tener conto anche nella simulazione FInFer della Confederazione.

#### **IV. Precisazione delle affermazioni concernenti la prossima fase di ampliamento PROSSIF, prospettive di traffico e nuove tecnologie**

- **Verifica della prospettiva a lungo termine ferrovia e processo di pianificazione PROSSIF:** sullo sfondo dei rapidi sviluppi tecnologici e sociali, le FFS appoggiano l'avvio di un'ampia verifica della prospettiva a lungo termine per la ferrovia come faro strategico, e delle relative premesse, in vista della prossima fase di ampliamento. Le FFS ritengono importante essere coinvolte nel processo, al fine di introdurre un atteggiamento imprenditoriale. Esprimono inoltre parere positivo a una verifica e all'eventuale adeguamento del processo di pianificazione PROSSIF in vista della pianificazione delle prossime fasi di ampliamento assieme alla Confederazione, ai Cantoni e alle ferrovie. A questo proposito occorre ottimizzare ulteriormente il processo di pianificazione in termini di *lessons learned*.

- **Solidità della fase di ampliamento:** le FFS perseguono l'obiettivo di un'analisi costante degli effetti delle evoluzioni tecnologiche e sociali, per potervi reagire in modo flessibile mediante una pianificazione continua, e precisamente fino al via libera agli scavi. A tal fine è essenziale che la pianificazione si basi su presupposti che tengano conto delle evoluzioni in tutta la loro ampiezza. Risulta pertanto importante per le FFS che, oltre alle prospettive di traffico, anche lo scenario tecnologico dell'ARE sia ripreso e inserito nella programmazione temporale del capitolo «Nuove tecnologie» del modello. Proponiamo che la redditività e finanziabilità ad opera dei committenti delle misure di offerta già decise e dei corrispondenti provvedimenti infrastrutturali siano verificate periodicamente nell'ambito di un processo ancora da definirsi, per ridurre al minimo il rischio di investimenti errati. Tale processo dovrà essere applicato anche alla fase di ampliamento 2025 del PROSSIF.

Per contestualizzare: le FFS ritengono elevata la qualità delle previsioni da oggi fino al 2025. Successivamente il grado di imprecisione aumenta a ritmo costante, a causa, tra l'altro, dell'incerta quota di penetrazione dei veicoli a guida autonoma (SFF).

Nell'orizzonte 2040 si presuppone un'imprecisione di  $\pm 20\%$ . I nuovi scenari di domanda con veicoli a guida autonoma confermano l'idoneità degli ampliamenti sugli assi principali. In alcune linee in periferia la ferrovia potrebbe non essere più competitiva. Per questo motivo le FFS sollecitano una verifica delle linee e fermate a traffico ridotto interessate da questo fenomeno (meno di 500 viaggiatori in salita e in discesa al giorno nel 2030).

L'andamento del traffico merci, in particolare del trasporto a carri completi, è già oggi gravato da incertezza a causa del cambiamento strutturale in atto nell'economia svizzera e deve essere ancora tenuto sotto osservazione.

Esprimiamo apprezzamento per l'ingente lavoro svolto dall'UFT nell'elaborazione di questo messaggio particolarmente complesso, assicuriamo la nostra collaborazione costruttiva per l'individuazione delle soluzioni migliori e ringraziamo anticipatamente per un'attenta considerazione delle nostre richieste. Siamo a disposizione in qualsiasi momento per rispondere alle vostre domande.

Cordiali saluti

Monika Ribar  
Presidente del Consiglio d'amministrazione

Andreas Meyer  
CEO

Copia a (per e-mail):

- Véronique Gigon, Segretaria generale supplente, Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, [veronique.gigon@gs-uvek.admin.ch](mailto:veronique.gigon@gs-uvek.admin.ch)
- Serge Gaillard, Direttore Amministrazione federale delle finanze, [serge.gaillard@efv.admin.ch](mailto:serge.gaillard@efv.admin.ch)
- Peter Füglistaler, Direttore, Ufficio federale dei trasporti, [peter.fueglistaler@bav.admin.ch](mailto:peter.fueglistaler@bav.admin.ch)

**Allegati:**

- Allegato 1: Proposta FFS per il concetto d'offerta PROSSIF FA 2030/35.
- Allegato 2: Obiettivi d'offerta della proposta FFS mancanti nel modello di procedura di consultazione
- Allegato 3: Descrizione dettagliata degli input al modello di procedura di consultazione
- Allegato 4: Elenco delle domande sul modello di procedura di consultazione