

## **Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016**

---

*Il Consiglio federale svizzero*

*e*

*la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS),*

visti l'articolo 8 della legge federale del 20 marzo 1998<sup>1</sup> sulle ferrovie federali svizzere (LFFS) e

l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> sulle ferrovie (L<sub>ferr</sub>),  
*convengono:*

### *Preambolo*

<sup>1</sup> La presente Convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016. Gli obiettivi pluriennali e la chiara separazione di competenze tra la Confederazione e le FFS consentono di attuare, in un contesto affidabile, le decisioni aziendali con rapidità ed efficienza.

<sup>2</sup> In base all'articolo 7a LFFS il Consiglio federale stabilisce, sulla base della presente Convenzione sulle prestazioni, gli obiettivi strategici delle FFS. Gli obiettivi contenuti nella Convenzione sulle prestazioni vengono verificati e all'occorrenza adeguati in base agli obiettivi strategici per gli anni 2011–2014.

<sup>3</sup> Con la Convenzione sulle prestazioni la Confederazione ordina l'esercizio e le prestazioni per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura esistente. I mezzi finanziari necessari per indennizzare le prestazioni infrastrutturali ordinate sono stanziati nell'ambito di un limite di spesa per gli anni 2013–2016.

<sup>4</sup> L'ordinazione per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura è coordinata con i progetti finanziati separatamente nell'ambito del fondo FTP e del fondo infrastrutturale.

<sup>5</sup> Le ordinazioni di prestazioni nei settori del trasporto di viaggiatori e di merci sono oggetto di convenzioni separate.

<sup>1</sup> RS 742.31

<sup>2</sup> RS 742.101

## Sezione 1: Oggetto e basi legali

### Art. 1 Oggetto

<sup>1</sup> La presente Convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi delle FFS per gli anni 2013–2016.

<sup>2</sup> Essa definisce l'offerta infrastrutturale ordinata dalla Confederazione alle FFS per gli anni 2013–2016.

### Art. 2 Basi legali

La presente Convenzione si fonda sull'articolo 8 LFFS e sugli articoli 49–57 Lfferr nonché sull'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>3</sup> sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF).

### Art. 3 Condizioni quadro per la negoziazione della Convenzione sulle prestazioni

<sup>1</sup> Le condizioni quadro essenziali per la determinazione delle reciproche prestazioni sono:

- a. i prezzi delle tracce, il cui importo è determinato ai sensi dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>4</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e delle disposizioni esecutive del 7 giugno 1999<sup>5</sup> dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria (DE-OARF). Per la durata della Convenzione sulle prestazioni fanno stato i seguenti contributi di copertura:
  1. traffico regionale viaggiatori: l'8 per cento del ricavo dei servizi di trasporto,
  2. traffico viaggiatori a lunga distanza: fatta salva la modifica della concessione da effettuare, il 13 per cento del ricavo dei servizi di trasporto (in base alla concessione per il traffico a lunga distanza n. 584),
  3. traffico merci: 0;
- b. altre condizioni quadro finanziarie:
  1. costi dell'acquisto di corrente elettrica di FFS Infrastruttura: 11 cent./kWh (dalle sottostazioni); in caso di esigenza dimostrata, aumento al più presto dal 1° gennaio 2015,
  2. contributo di compensazione del settore immobiliare e del settore centrale delle FFS a favore di FFS Infrastruttura: 150 milioni di franchi annui,
  3. computo dei vantaggi ZVV: 51 997 149 franchi annui (comprensivi del rimborso del debito maturato a fine 2012);

<sup>3</sup> RS 742.120

<sup>4</sup> RS 742.122

<sup>5</sup> RS 742.122.4

c. altre condizioni quadro:

1. il risanamento della cassa pensioni FFS segue il programma conformemente alla modifica del 18 marzo 2011<sup>6</sup> della LFFS,
2. nella pianificazione a medio termine sottoforma di offerta per l'ordinazione di infrastruttura si tiene conto di un rincaro dell'1 per cento per l'anno 2013 e dell'1,5 per cento per gli anni dal 2014–2016,
3. le FFS tutelano gli interessi del gestore per l'intera rete FFS, incluse le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri,
4. gli investimenti per l'entrata in servizio della galleria di base del San Gottardo e delle linee di accesso sono finanziati con i mezzi del fondo FTP,
5. dalla fine del 2012 la specifica per l'ETCS-Level 1 Limited Supervision (L1 LS) sono parte integrante delle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI). Si presuppone che i requisiti specifici L1 LS siano sufficientemente stabili per poter programmare l'installazione sulle tratte.

<sup>2</sup> Gli obiettivi strategici e finanziari nell'ambito della strategia del proprietario sono armonizzati con l'ordinazione di infrastruttura, il limite di spesa, l'evoluzione dei prezzi delle tracce e la configurazione delle tariffe in funzione della domanda dei clienti.

**Art. 4** Delimitazione dei finanziamenti

<sup>1</sup> Con la presente Convenzione la Confederazione accorda:

- a. mezzi finanziari per indennizzare i costi non coperti e pianificati negli anni 2013–2016, compresi gli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria delle FFS secondo quanto definito nell'articolo 62 capoverso 1 Lferr, nonché
- b. mutui senza interessi rimborsabili condizionalmente per il finanziamento di investimenti volti ad adeguare la rete alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

<sup>2</sup> Ulteriori investimenti possono essere garantiti sia da un'espressa normativa della presente Convenzione sia da un finanziamento speciale della Confederazione e dei Cantoni. Non sono oggetto della presente Convenzione i finanziamenti speciali (fondo FTP, fondo infrastrutturale).

<sup>3</sup> Gli investimenti per terminali del traffico combinato e per binari di raccordo sostenuti dalla Confederazione con finanziamenti speciali non possono essere finanziati con mezzi supplementari della presente Convenzione.

## Sezione 2: Obiettivi per le FFS

### Art. 5 Principi della fornitura di prestazioni

<sup>1</sup> Le FFS e le filiali da esse controllate improntano le proprie prestazioni alle esigenze di mercato e attribuiscono un ruolo prioritario all'economicità, alla qualità, alla soddisfazione della clientela, alla puntualità e alla sicurezza.

<sup>2</sup> La Confederazione consente alle FFS e alle loro filiali di fornire prestazioni in maniera efficiente accordando loro condizioni concorrenziali eque e garantendo un'adeguata libertà di gestione. Essa si attende che le FFS incrementino ulteriormente la produttività pur garantendo elevati standard qualitativi e mantenendo la qualità degli impianti.

<sup>3</sup> Se, in singoli settori di attività, la situazione del mercato non consente di coprire le spese d'esercizio per un lungo periodo, le FFS forniscono prestazioni soltanto su ordinazione degli enti pubblici e in base a un'indennità decisa in precedenza.

### Art. 6 Orientamento strategico delle divisioni delle FFS

<sup>1</sup> FFS Viaggiatori assicura la propria quota di mercato nel trasporto nazionale di viaggiatori a lunga distanza. Nel trasporto internazionale di viaggiatori a lunga distanza le FFS migliorano la loro posizione di mercato mediante cooperazioni. Nel trasporto regionale di viaggiatori, assicurano l'attuale, elevata quota di mercato e rafforzano la loro posizione di mercato nei Paesi esteri confinanti.

<sup>2</sup> FFS Cargo SA gestisce una rete ferroviaria di trasporto delle merci a medio termine economicamente indipendente nel traffico merci interno e nell'import/export. Se la rete esistente non si dimostrasse commisurata alle esigenze, le FFS elaborano, sulla base di una ripartizione dei costi basata sul principio di causalità, le basi decisionali per un aumento delle indennità da sottoporre alla Confederazione. In qualità di impresa trazionaria di trasporti combinati e treni completi FFS Cargo Internazionale eroga prestazioni redditizie per il trasporto di merci sul corridoio nord-sud.

<sup>3</sup> FFS Infrastruttura gestisce e mantiene la rete ferroviaria, l'approvvigionamento di corrente di trazione, la comunicazione ferroviaria e le stazioni secondo gli obiettivi fissati dalla Confederazione per l'offerta di infrastruttura (cfr. sezione 3) e nell'ambito delle prestazioni ordinate dalla Confederazione (cfr. sezione 4).

<sup>4</sup> FFS Immobili contribuisce a rendere piacevoli e accoglienti le stazioni. Attraverso uno sviluppo mirato delle aree delle stazioni crea un valore aggiunto per le FFS, in particolare anche per quanto concerne i contributi di compensazione a favore dell'infrastruttura e del risanamento della cassa pensioni.

### Art. 7 Obiettivi finanziari

<sup>1</sup> Le FFS conseguono un risultato d'esercizio che rappresenti una base finanziariamente sana per l'intera azienda. In ogni settore si deve pervenire a medio termine a un cash flow equilibrato.

<sup>2</sup> L'indebitamento remunerato delle FFS viene limitato a medio termine e ridotto a lungo termine.

<sup>3</sup> I settori Infrastruttura Rete e Trasporto regionale di viaggiatori devono conseguire un risultato d'esercizio equilibrato, tenuto conto dell'indennità per i costi non coperti pianificati.

<sup>4</sup> Le FFS e la Confederazione garantiscono che la strutturazione dell'offerta permetta di finanziare durevolmente i costi dell'intero sistema, in particolare i costi d'esercizio e d'investimento.

<sup>5</sup> Oltre ai finanziamenti concessi dalla Confederazione e dai Cantoni, una lungimirante politica dei prezzi deve garantire un'adeguata partecipazione al finanziamento da parte degli utenti.

#### **Art. 8** Garanzia di mutui da parte della Confederazione

<sup>1</sup> Le FFS possono stipulare mutui rimborsabili con la Confederazione alle condizioni di mercato per investimenti nel settore dei trasporti e investimenti a carattere commerciale per un importo medio annuo di 800 milioni di franchi (in totale 3,2 miliardi per gli anni 2013–2016).

<sup>2</sup> Al fine di ovviare alla mancanza di liquidità a breve termine, le FFS possono stipulare mutui rimborsabili con la Confederazione alle condizioni di mercato per un importo massimo di 200 milioni di franchi l'anno.

<sup>3</sup> Le FFS notificano al più presto all'Amministrazione federale delle finanze (AFF) il fabbisogno annuo di fondi previsto.

<sup>4</sup> Le FFS e l'AFF disciplinano in una convenzione la concessione di mutui, l'informazione e il coordinamento.

#### **Art. 9** Raccolta di fondi sul mercato dei capitali

<sup>1</sup> Le FFS coordinano e determinano insieme con l'AFF la raccolta di fondi sul mercato dei capitali.

<sup>2</sup> Possono emettere prestiti obbligazionari solo previo accordo dell'AFF.

#### **Art. 10** Sicurezza

<sup>1</sup> Con una gestione intersettoriale della sicurezza e della qualità le FFS provvedono a mantenere costantemente elevato il livello della sicurezza.

<sup>2</sup> Le FFS sviluppano inoltre il livello della sicurezza tenendo conto dei potenziali rischi e delle possibilità economiche.

#### **Art. 11** Partecipazioni e cooperazioni

<sup>1</sup> Tenuto conto della presente Convenzione e delle loro possibilità finanziarie e di personale, le FFS possono impegnarsi in partecipazioni e cooperazioni (alleanze, costituzione di società e altre forme di collaborazione) in Svizzera e all'estero, se tali partecipazioni e cooperazioni:

- a. contribuiscono al rafforzamento dell'attività di base in Svizzera o rispondono a una logica strategico-industriale di altro tipo, e
- b. contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi strategici e, a lungo termine, alla tutela o alla crescita del valore dell'impresa.

<sup>2</sup> Le partecipazioni e le cooperazioni devono essere gestite accuratamente a livello di direzione. Inoltre, occorre tenere adeguatamente conto dei rischi che ne derivano.

#### **Art. 12** Ruolo delle FFS nei trasporti pubblici

<sup>1</sup> Il sistema globale dei trasporti pubblici necessita di un coordinamento nazionale della pianificazione della fornitura di prestazioni.

<sup>2</sup> Con le altre imprese di trasporto e con la collaborazione della Confederazione, le FFS predispongono un'offerta nazionale integrata. Le FFS assumono il ruolo di capofila nel coordinamento del trasporto di viaggiatori e integrano il traffico regionale, locale e delle agglomerazioni nel sistema globale. Contribuiscono a garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto e promuovono la mobilità combinata.

<sup>3</sup> Nell'ambito delle attività previste nel traffico diretto le FFS promuovono lo sviluppo e la realizzazione di soluzioni coordinate di marketing e di distribuzione nonché un'informazione moderna alla clientela.

### **Sezione 3: Obiettivi dell'offerta di infrastruttura**

#### **Art. 13** Garanzia di un alto livello di sicurezza

Nei limiti delle possibilità economiche e finanziarie FFS Infrastruttura garantisce un elevato livello di sicurezza e continua a ottimizzarlo adeguandolo alle disposizioni e alle norme tecniche e al potenziale di rischio. A tal fine persegue in particolare i seguenti obiettivi parziali:

- a. garantire un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti;
- b. garantire un'elevata sicurezza del personale;
- c. garantire che la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sia resa conforme alle norme tecniche riconosciute nel quadro dei programmi di mantenimento della qualità infrastrutturale;
- d. portare a termine il programma di risanamento dei passaggi a livello in misura tale che alla fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge) tutti i passaggi a livello siano conformi alle norme di legge;

- e. garantire un elevato livello di sicurezza delle zone di accesso e di attesa lungo i marciapiedi nell'ambito di nuove costruzioni e ristrutturazioni. L'attuazione di misure di compensazione e di risanamento di impianti per la creazione di zone sicure sui marciapiedi dovrà essere coordinata nel 2013 tra le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT),
- f. ridurre i rischi derivanti da siti contaminati e da incidenti in modo da ottemperare alle norme di legge.

#### **Art. 14** Garanzia dell'efficienza della rete

Con misure adeguate FFS Infrastruttura garantisce, nel rispetto dell'economicità, la maggiore efficienza possibile della rete e degli impianti. In tal modo contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi parziali:

- a. coinvolgere senza discriminazioni le imprese ferroviarie (di seguito: IF) che circolano regolarmente sulla rete delle FFS nei processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti;
- b. garantire l'elevata disponibilità degli impianti e la massima stabilità possibile dei trasporti;
- c. garantire l'integrazione dell'asse NFTA del San Gottardo nella rete FFS. L'UFT e le FFS si consultano regolarmente.

#### **Art. 15** Utilizzazione ottimale delle capacità e accesso non discriminatorio alla rete

<sup>1</sup> FFS Infrastruttura mette a disposizione del servizio per l'assegnazione delle tracce le basi necessarie per un'ottimale attribuzione delle capacità.

<sup>2</sup> FFS Infrastruttura rende accessibili su Internet i parametri tecnici degli impianti rilevanti per l'accesso alla rete nonché la copertura delle singole tratte in base all'orario attuale.

#### **Art. 16** Miglioramento dell'interoperabilità

<sup>1</sup> Nel quadro dei suoi programmi di rinnovamento e ampliamento, FFS Infrastruttura promuove l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori della rete in Svizzera e all'estero. A tal fine gli attuali sistemi di controllo della marcia dei treni SIGNUM e ZUB 121 installati sulle tratte sono sostituiti da EuroSignum ed EuroZUB. La migrazione dell'intera rete su ETCS Level 1 Limited Supervision sarà portata avanti in modo da poter essere conclusa nel 2017. Sono prioritari ai fini della sostituzione gli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino (conformemente a quanto definito nel quadro del progetto di corridoio Rotterdam–Genova).

<sup>2</sup> Le tratte di accesso alle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri (Pollegio Nord – Castione Nord, Brunnen – Altdorf-Rynächt) vengono equipaggiate con ETCS Level 2. A partire dal 2025, nell'ambito dei lavori intesi a mantenere la qualità, FFS Infrastruttura estenderà progressivamente ETCS Level 2 all'intera rete a scartamento normale. Nell'ambito della prima applicazione di ETCS Level 2 sulle

linee convenzionali, la linea Pully – Sempione sarà equipaggiata con ETCS Level 2 e messa in esercizio a tappe a partire dal 2015.

<sup>3</sup> FFS Infrastruttura svolge la funzione di capofila per il sistema ETCS e in questa veste è responsabile del coordinamento tecnico e d'esercizio tra i gestori di infrastrutture e le IF. Essa provvede alla costituzione e alla conservazione delle conoscenze necessarie a tal fine. Elabora entro gennaio del 2013 un piano di migrazione per ETCS Level 2 e lo coordina con l'UFT.

<sup>4</sup> FFS Infrastruttura gestisce e sviluppa la rete GSM-R Svizzera. In qualità di capofila per il sistema GSM-R assicura l'interoperabilità con altre ferrovie svizzere ed estere, verifica e procura gli apparecchi periferici GSM-R e li rende accessibili senza discriminazioni alle IF. Per le linee che verranno dotate di ETCS L2 entro la fine del 2016, GSM-R deve presentare la qualità di approvvigionamento necessaria.

<sup>5</sup> Al fine di migliorare la comunicazione tra i propri servizi di emergenza e le autorità e le organizzazioni per il salvataggio e la sicurezza, FFS Infrastruttura attrezza le proprie gallerie in base a quanto sancito dalla direttiva dell'UFT del 10 agosto 2009 in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti in modo che vi possa essere assicurata la comunicazione con le rispettive reti cantonali POLYCOM.

<sup>6</sup> FFS Infrastruttura rispetta le STI sulle tratte della sua rete.

#### **Art. 17** Aumento della produttività

<sup>1</sup> FFS Infrastruttura accresce la produttività nell'esercizio, nella manutenzione e nel rinnovo delle infrastrutture migliorando in tal modo l'efficacia dei sussidi concessi.

<sup>2</sup> In tutte le decisioni d'investimento persegue l'ottimizzazione dei costi d'investimento e dei costi supplementari per l'infrastruttura e i traffici (analisi life-cycle-cost).

<sup>3</sup> Contribuisce all'impiego efficiente e sostenibile delle risorse, in particolare al fine di aumentare l'efficienza energetica e di ridurre l'impatto ambientale.

<sup>4</sup> Prende in esame misure più economiche a lungo termine in tutti i settori della sicurezza (security, safety) e le introduce senza mettere a rischio complessivamente l'elevato livello di sicurezza esistente.

<sup>5</sup> Garantisce la trasparenza nei confronti dell'UFT presentando conti separati per i singoli nodi e linee della rete FFS.

<sup>6</sup> Nella gestione delle infrastrutture si impegna affinché l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere ottimizzata e i costi non coperti siano ridotti. In particolare offre ad altri gestori di infrastrutture la possibilità di partecipare all'approvvigionamento di materiale, ai contratti di manutenzione e all'acquisto di risorse energetiche.

## Sezione 4: Prestazioni ordinate a FFS Infrastruttura

### Art. 18 Principi dell'ordinazione di infrastruttura

<sup>1</sup> Conformemente all'articolo 49 capoverso 3 Lferr, la Confederazione finanzia esclusivamente linee di importanza nazionale. Di conseguenza, l'intera infrastruttura ferroviaria delle FFS esistente al 1° gennaio 2010 e oggetto di concessione in base alla disposizione transitoria sulla modifica della Lferr del 20 marzo 2009 è finanziata dalla sola Confederazione, compresi i servizi centrali esplicitamente ordinati nella presente Convenzione per la rete ferroviaria svizzera.

<sup>2</sup> I costi non coperti programmati per gli anni 2013–2016 conformemente alla pianificazione a medio termine del settore FFS Infrastruttura Rete (stato 24 gennaio 2012) servono come base per il calcolo dell'indennità per l'infrastruttura. Le modifiche successivamente apportate alla pianificazione finanziaria non comportano adeguamenti delle indennità.

### Art. 19 Tratte e nodi da gestire

<sup>1</sup> L'ordinazione della Confederazione comprende l'esercizio<sup>7</sup>, la manutenzione, il rinnovo e l'ulteriore sviluppo puntuale di tutte le tratte e i nodi della rete delle FFS compresi le linee di trazione, le sottostazioni e i convertitori di frequenza.

<sup>2</sup> I lavori di mantenimento e ampliamento sono pianificati in funzione delle esigenze. FFS Infrastruttura stabilisce la pianificazione d'intesa con le IF nelle disposizioni di accesso alla rete.

<sup>3</sup> Le seguenti stazioni di smistamento sono comprese nell'ordinazione: Basilea RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Losanna Triage, RB Limmattal (compreso l'impianto di smistamento di Zurigo Mülligen), RB Däniken. Le FFS verificano periodicamente il numero delle stazioni di smistamento necessarie.

<sup>4</sup> FFS Infrastruttura mantiene gli impianti di carico e scarico delle merci esistenti al 1° gennaio 2013. Tali impianti possono essere chiusi soltanto se si prevede che non saranno più utilizzati per un periodo prolungato o se il loro mantenimento risulta molto antieconomico. L'UFT deve essere previamente informato delle chiusure previste.

<sup>5</sup> FFS Infrastruttura può gestire altre tratte su incarico di terzi. L'indennità per l'esercizio e il mantenimento della qualità di tali tratte non è oggetto della presente Convenzione.

<sup>7</sup> Escluso l'esercizio sui segmenti di tratta Gümligen–Thun e Sierre/Siders–Domodossola dell'asse del Lötschberg, che è svolto da BLS Netz AG su mandato della Confederazione.

**Art. 20** Integrazione delle gallerie di base NFTA del San Gottardo  
e del Ceneri

<sup>1</sup> FFS Infrastruttura è responsabile dell'integrazione nella propria rete delle gallerie di base NFTA del San Gottardo (al cambio d'orario 2016) e del Ceneri (prevedibilmente nel 2018/19).

<sup>2</sup> Tale integrazione comprende la pianificazione e l'approntamento dei processi, dei mezzi d'esercizio e degli impianti necessari all'esercizio e alla manutenzione.

<sup>3</sup> Il finanziamento avviene tramite il Fondo FTP.

<sup>4</sup> Il fabbisogno di fondi per la preparazione dell'esercizio è considerato nel limite di spesa inerente alla Convenzione sulle prestazioni. Ne fanno parte:

- a. l'elaborazione dei necessari presupposti e piani relativi al prezzo delle tracce, all'orario e al Network Statement;
- b. le formazioni in vista della messa in servizio, se non rientrano nell'ambito di competenza delle IF.

**Art. 21** Delimitazione delle prestazioni ordinate

Le seguenti prestazioni non devono essere fonte di costi non coperti per FFS Infrastruttura, né direttamente né indirettamente:

- a. distribuzione di titoli di trasporto;
- b. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente e il trasporto di energia;
- c. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per l'approvvigionamento di acqua ed energia a 50 Hz, se quest'ultimo eccede il proprio fabbisogno;
- d. investimenti nonché manutenzione ed esercizio di impianti di informazione alla clientela nell'infrastruttura, che oltrepassano gli standard stabiliti con l'UFT e non riguardano la piattaforma centrale d'informazione di cui all'articolo 22 lettera e;
- e. costruzione ed esercizio di terminali del traffico combinato (il finanziamento in virtù della presente Convenzione è possibile se non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>8</sup> sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia;
- f. costruzione ed esercizio di binari di raccordo (il finanziamento in virtù della presente Convenzione è possibile se non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 26 febbraio 1992<sup>9</sup> sui binari di raccordo);
- g. prestazioni di servizio (secondo l'art. 23 OARF) per le IF;

<sup>8</sup> RS 740.12

<sup>9</sup> RS 742.141.51

- h. assunzione parziale di compiti dei settori centrali del gruppo, di altre divisioni o di terzi, che non sono correlati al settore dell'infrastruttura;
- i. finanziamenti preliminari di investimenti;
- j. la pianificazione di offerte supplementari all'usuale offerta di base a livello svizzero o per misure alle quali deve essere data la preferenza rispetto alla pianificazione della Confederazione.

**Art. 22** Ordinazione di prestazioni che esulano dalla rete delle FFS

La Confederazione ordina a FFS Infrastruttura le seguenti prestazioni che esulano dalla rete delle FFS:

- a. nell'ambito del processo di assegnazione delle tracce, FFS Infrastruttura elabora l'orario annuale in base alle convenzioni vigenti con le imprese ferroviarie interessate a destinazione del servizio di assegnazione delle tracce;
- b. predispone e sviluppa gli strumenti di pianificazione (NeTS) per l'elaborazione dell'orario per l'intera rete ferroviaria svizzera;
- c. allestisce l'orario ufficiale per l'insieme dei trasporti pubblici e la raccolta comune degli orari ferroviari a disposizione del pubblico, conformemente all'articolo 13 della legge del 20 marzo 2009<sup>10</sup> sul trasporto di viaggiatori;
- d. pianifica le capacità a medio-lungo termine sulla rete a scartamento normale (compresi i progetti cui sono destinati finanziamenti speciali);
- e. esercita e mantiene la qualità di una piattaforma centrale per l'informazione ai clienti, che raccoglie i dati sull'orario (piano, tempo reale, previsione), li elabora e li mette a disposizione degli utenti interessati. La comunicazione ha luogo, nella misura del possibile, tramite interfacce standard; per le piccole imprese sarà offerta anche la possibilità di effettuare interrogazioni online;
- f. in veste di capofila del sistema ETCS fornisce le prestazioni per la rete a scartamento normale in base al contratto tra l'UFT e le FFS del 4 ottobre 2005;
- g. mette a disposizione e offre servizi della rete GSM-R nella veste di capofila del sistema GSM-R per l'intera rete ferroviaria svizzera;
- h. realizza, esercita e mantiene le sottostazioni e i convertitori di frequenza necessari per l'approvvigionamento di corrente di trazione per la rete a scartamento normale;
- i. è responsabile della pianificazione della rete a livello nazionale nonché della realizzazione, dell'esercizio e del mantenimento dell'approvvigionamento di corrente di trazione 132 kV/16.7 Hz per la rete a scartamento normale. Questi compiti devono essere finanziati mediante il prezzo della corrente di trazione fissato dall'UFT su domanda delle FFS;

<sup>10</sup> RS 745.1

- j. è l'impresa guida per i trasporti pubblici su ferrovia a norma dell'articolo 6 capoverso 1 lettera l dell'ordinanza del 1° settembre 2004<sup>11</sup> concernente il coordinamento dei trasporti in caso di sinistro (OCTS).

#### **Art. 23** Indennità d'esercizio

Per gli anni 2013–2016 la Confederazione accorda alle FFS indennità d'esercizio per un importo pari a 1146 milioni di franchi per la fornitura delle prestazioni d'infrastruttura ordinate negli articoli 20 e 22.

#### **Art. 24** Contributi d'investimento

Accettando l'ordinazione della Confederazione, le FFS si impegnano a gestire, a mantenere e a sviluppare ulteriormente la loro infrastruttura in conformità con gli obiettivi concordati. Per gli anni 2013–2016 sono versati contributi d'investimento per un importo pari a 5478 milioni di franchi per:

- a. il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente;
- b. l'adeguamento ai progressi della tecnica;
- c. adeguamenti e potenziamenti in funzione della domanda, in particolare per l'eliminazione delle carenze di capacità (art. 27);
- d. adeguamenti dell'orario per garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto.

#### **Art. 25** Investimenti per mantenere la qualità dell'infrastruttura

<sup>1</sup> I contributi d'investimento concessi nel quadro del limite di spesa servono innanzitutto a mantenere l'infrastruttura delle FFS in buono stato e ad adeguarla nella misura del possibile alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

<sup>2</sup> Negli anni 2013–2016, per un adeguato mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS sono disponibili complessivamente 4852 milioni di franchi del limite di spesa.

<sup>3</sup> Veicoli di smistamento e di manutenzione (binari e strada) vengono acquisiti al di fuori del limite di spesa con mutui remunerati a condizioni di mercato, a meno che non debbano essere computati in un grande progetto per il quale è stato accordato un finanziamento straordinario.

#### **Art. 26** Impiego di contributi d'investimento non utilizzati

I contributi d'investimento non utilizzati possono essere destinati alla riduzione dell'indebitamento del settore infrastruttura nei confronti del gruppo dovuto a sovrainvestimenti a carico del budget ordinario, a misure di mantenimento della qualità dell'infrastruttura e a investimenti di ampliamento. L'UFT e le FFS ne definiscono l'impiego per scritto.

<sup>11</sup> RS 520.16

**Art. 27** Investimenti nell'ampliamento

<sup>1</sup> La Confederazione e le FFS hanno concordato la realizzazione dei seguenti progetti con un fabbisogno complessivo di fondi del limite di spesa di 626 milioni di franchi per gli anni 2013–2016:

Progetto	Beneficio	Costi totali (mio di fr.)	Costi netti FFS Infrastruttura (mio di fr.) (meno contributi di terzi)			
			Totale lordo	Totale netto	<i>entro il 2010</i>	CP 13–16
2° ponte sul Reno a Basilea	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	48,5	48,5	29,4	18,2	0,9
3° binario Rütli–Zollikofen	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	70,2	37,6	36,7	0,9	0,0
Stazione di Giubiasco, prolungamento del binario 36	Disinnescare il conflitto tra i nodi / rendere più fluida la circolazione	40,7	40,7	2,2	38,5	0,0
Olten–Aarau, aumento prestazioni Däniken–Wöschnau	Requisito riduzione tempi di percorrenza E–O (preparazione galleria dell'Eppenbergr)	396,2	90,2	11,5	78,7	0,0
Olten–Bienne, binari di cessione precedenza Oensingen/Luterbach	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	16,8	16,8	11,9	4,9	0,0
Losanna, Paleyres prolungamento impianto di ricovero	Aumento capacità nodo Losanna	19,5	9,8	0,7	9,1	0,0
Renens, miglioramento dell'accesso alla ferrovia	Miglioramento del flusso dei viaggiatori	46,1	15,3	0,9	9,4	5,0
Nodo di Losanna, acquisto di terreno e di edifici	Aumento capacità	30,5	30,5	25,3	5,2	0,0
Losanna–Vevey, adeguamenti del profilo	Aumento capacità, TM, TL, TR	21,8	19,7	9,0	10,7	0,0
Nodo di Berna, aumento prestazioni Berna Est	Mantenimento offerta supplementare TL, ampliamento S-Bahn di Berna	28,8	28,8	1,3	27,5	0,0
Progetto preliminare ed esposizione pubblica dei piani RBL/Gateway Limmattal	Esigenza di mercato TM	3,6	3,6	2,6	1,0	0,0
Nodo di Zurigo, aumento prestazioni Wehntal	Aumento capacità, quarti compl. parziali TL, TR	24,0	24,0	1,1	22,9	0,0
Zurigo–Winterthur, aumento prestazioni Kempthal	Aumento capacità, quarti compl. parziali TL, TR	27,4	10,5	0,4	10,1	0,0

Progetto	Beneficio	Costi totali (mio di fr.)	Costi netti FFS Infrastruttura (mio di fr.) (meno contributi di terzi)			
			Totale lordo	Totale netto	<i>entro il 2010</i>	CP 13–16
Ampliamento traffico merci (Chavornay, Rothenburg)	Esigenza di mercato TM	20,5	20,5	13,1	7,4	0,0
San Gallo Winkeln, sottostazione di conversione di frequenza	Esigenza di mercato TM	75,5	75,5	1,3	74,2	0,0
Oberwinterthur, impianto di ricovero	Esigenza di mercato TM	38,9	37,2	0,0	37,2	0,0
Cheyres, tratto d'incrocio	Esigenza di mercato TM	19,0	5,0	0,0	5,0	0,0
Contributo DML	Linea diametrale Zurigo, quota di costi per TL	375,0	375,0	124,0	236,0	15,0
ca. altri 20 progetti < 10 mio.	Diverse misure di incremento delle prestazioni e diversi progetti preliminari	296,1	174,7	137,4	29,1	8,2
<b>Totale</b>		1599,1	1065,6	410,5	<b>626,0</b>	29,1

<sup>2</sup> I progetti con la partecipazione finanziaria di terzi necessitano dell'accordo dell'UFT. Per progetti con costi complessivi superiori a cinque milioni di franchi è di regola necessaria la conclusione di una convenzione di finanziamento trilaterale (Confederazione – FFS – terzi).

## Sezione 5: Stanziamento dei mezzi

### Art. 28 Limite di spesa per FFS Infrastruttura

<sup>1</sup> Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente Convenzione sulle prestazioni è stanziato un limite di spesa di 6624 milioni di franchi per gli anni 2013–2016. I mezzi sono impiegati nel modo seguente:

(mio. fr.)	2013	2014	2015	2016	<b>Totale</b>
Indennità d'esercizio	291	280	288	287	<b>1146</b>
Contributi d'investimento	1258	1340	1407	1473	<b>5478</b>
<b>Totale</b>	<b>1549</b>	<b>1620</b>	<b>1695</b>	<b>1760</b>	<b>6624</b>

<sup>2</sup> I seguenti importi sono presentati separatamente perché hanno uno scopo particolare e non sono direttamente influenzati da FFS Infrastruttura:

- a. Partecipazione in ragione dei vantaggi concessi a ZVV (Zürcher Verkehrsverbund):  
per compensare i contributi prestati al potenziamento dell'infrastruttura della S-Bahn di Zurigo negli anni 2013–2016, ZVV ha diritto a una riduzione dei prezzi delle tracce della S-Bahn di 51°997°149 franchi all'anno. FFS Infrastruttura rimborsa questo importo a ZVV forfetariamente (versamenti di acconti massimi).
- b. Deduzione dell'imposta precedente:  
conformemente alla legge federale del 12 giugno 2009<sup>12</sup> concernente l'imposta sul valore aggiunto, i sussidi ricevuti comportano la deduzione dell'imposta precedente. Applicando l'aliquota forfetaria del 3,7 per cento a titolo di imposta precedente, stabilita dall'Amministrazione federale delle contribuzioni per semplificare il calcolo dell'imposta sul valore aggiunto, negli anni 2013–2016 risulta per FFS Infrastruttura una deduzione dell'imposta precedente di circa 216 milioni di franchi.

**Art. 29**           Compensazione dei costi d'esercizio non coperti

<sup>1</sup> Le indennità d'esercizio previste nella presente Convenzione sono versate ogni anno di regola in quattro rate uguali a metà febbraio, metà maggio, metà agosto e metà novembre.

<sup>2</sup> Il risultato d'esercizio di FFS Infrastruttura è messo a bilancio conformemente all'articolo 67 Lferr.

**Art. 30**           Finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura

<sup>1</sup> La Confederazione risponde ai fabbisogni basilari in materia di investimenti concedendo indennità per l'onere d'ammortamento, oltre che mutui senza interessi rimborsabili condizionalmente.

<sup>2</sup> Il pagamento ha luogo di solito trimestralmente insieme alle indennità d'esercizio.

<sup>3</sup> La suddivisione dei contributi d'investimento in un pagamento a fondo perso (per l'indennità dell'onere d'ammortamento) e in mutui senza interessi rimborsabili condizionalmente è stabilita alla fine di ogni anno in base all'onere d'ammortamento effettivo (compresi gli ammortamenti diretti).

<sup>4</sup> I contributi di terzi agli investimenti nell'infrastruttura conformemente all'articolo 3 capoverso 4 LFFS si effettuano sotto forma di mutui senza interessi o contributi a fondo perso. È fatto salvo l'articolo 27 capoverso 3.

## Sezione 6: Controlling

### Art. 31 Controlling del finanziamento delle infrastrutture

<sup>1</sup> Il controlling (conduzione) del finanziamento infrastrutturale della Confederazione si fonda sull'OCFIF<sup>13</sup>. Esso contribuisce a un impiego effettivo ed efficiente dei mezzi stanziati nel limite di spesa a favore dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> Le FFS sono responsabili delle decisioni operative e delle misure da adottare per il conseguimento degli obiettivi della presente Convenzione.

### Art. 32 Rapporti

<sup>1</sup> In riunioni regolari e mediante rapporti mensili (rapporto mensile Infrastruttura) le FFS informano l'UFT sullo stato della realizzazione degli obiettivi relativi agli indicatori convenuti nell'allegato. Entro la metà di marzo di ogni anno le FFS sottopongono all'UFT un rapporto annuale completo sul raggiungimento degli obiettivi e sull'attuazione degli investimenti di ampliamento convenuti.

<sup>2</sup> Le FFS mettono a disposizione dell'UFT tutte le informazioni basilari necessarie a quest'ultimo per un efficace controlling del finanziamento dell'infrastruttura. In un rapporto annuo sullo stato della rete, redatto in base alle esigenze dell'UFT, forniscono informazioni approfondite sullo stato degli impianti dell'infrastruttura.

### Art. 33 Procedura in caso di scostamento dagli obiettivi

In caso di scostamenti dagli obiettivi l'UFT può disporre sanzioni organizzative o finanziarie basandosi sull'articolo 22 capoverso 4 OCFIF<sup>14</sup>.

### Art. 34 Documenti rilevanti

<sup>1</sup> Le FFS mettono a disposizione dell'UFT tutti i documenti rilevanti per il controlling della presente Convenzione.

<sup>2</sup> Le basi pianificatorie necessarie all'elaborazione della presente Convenzione (art. 3) devono essere conservate per 10 anni.

### Art. 35 Controlling degli obiettivi del proprietario per le FFS

I dettagli sul rapporto in merito al raggiungimento degli obiettivi strategici del Consiglio federale per le FFS (sezione 2) sono concordati nella strategia del proprietario.

<sup>13</sup> RS 742.120

<sup>14</sup> RS 742.120

## **Sezione 7: Modifiche, entrata in vigore, validità**

### **Art. 36** Modifiche della Convenzione sulle prestazioni

<sup>1</sup> La presente Convenzione è valida per quattro anni. Eventuali modifiche necessitano dell'approvazione delle Camere federali. Se nell'ambito del processo di stesura del preventivo vengono decisi importi diversi da quelli citati all'articolo 28, occorre verificare se la Convenzione può essere rispettata. Se si rende necessario un adeguamento, questo deve essere approvato dalle Camere insieme al preventivo.

<sup>2</sup> Se si verificano cambiamenti di rilievo relativi a una o più condizioni quadro di cui all'articolo 3 che esulano dall'ambito di responsabilità delle parti contraenti, queste avviano trattative per adeguare la Convenzione. Esse modificano la Convenzione in modo tale da ripristinare gli interessi e gli obblighi sanciti nella presente Convenzione. Le modifiche sono effettuate da parte della Confederazione conformemente all'articolo 8 capoverso 3 LFFS.

### **Art. 37** Entrata in vigore e validità

La presente Convenzione entra in vigore il 1° gennaio 2013 e si applica fino al 31 dicembre 2016.

In nome  
delle Ferrovie federali svizzere:

...  
Presidente del Consiglio d'amministrazione  
...  
CEO

In nome  
del Consiglio federale svizzero:

...  
Presidente della Confederazione  
Corina Casanova  
Cancelliera della Confederazione

*Allegato*  
(art. 32 cpv. 1)

## Rapporto sul conseguimento degli obiettivi

### Sicurezza

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Colli- sioni	Numero di colli- sioni con coinv- gimento di una corsa treno per mio. traccia-chilometri (tr-km)	Numero/ mio. tr-km	Mensile		0.19	0.19	0.19	0.19
Deraglia- menti	Numero di deragliamenti con coinvolgimento di una corsa treno per mio. tr-km	Numero/ mio. tr-km	Mensile		0.05	0.05	0.05	0.05
Passaggi a livello perico- losi	Numero di passag- gia livello non conformi alle norme Oferr <sup>15</sup> a fine anno	Numero	Annuale		20	0	0	0
Incidenti a persone nell'acces- so alla ferrovia	Numero di per- sone coinvolte in incidenti nell'ac- cesso alla ferrovia (stazioni, fermate)	Numero	Mensile	Indicare annual- mente tutti i casi verificatisi	7	7	7	7

### Disponibilità e qualità nell'esercizio (garanzia dell'efficienza della rete)

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Dispo- nibilità della rete	Traccia-chilometri non percorribili a causa di previste chiusure di tratte, sostituiti con auto- bus (in % dei tr-km traffico viaggiatori)	%	Annuale		0,17	0,19	0,20	0,20

<sup>15</sup> Ordinanza del 23 nov. 1983 sulle ferrovie; RS 742.141.1

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Perturbazioni	Numero di perturbazioni causate dall'infrastruttura e che hanno provocato ritardi superiori a 3 minuti	Numero/ tr-km	Mensile		104	102	100	100
Minuti di ritardo dei viaggiatori	Totale minuti di ritardo (>3 min.) in 13 stazioni nodali <sup>16</sup> moltiplicato per il numero di viaggiatori	Mio. min. TVR	Mensile	Nessun valore target, a titolo informativo	–	–	–	–
Rotaie difetose	Numero di rotaie difetose per km di binari principali <sup>17</sup> (km BP)	Numero/ 100 km BP	Annuale		25	25	25	25
Rotaie rotte	Numero di rotaie rotte per km BP	Numero/ 100 km BP	Annuale	Nessun valore target, a titolo informativo	–	–	–	–
Geometria dei binari	Numero di superamenti della soglia di intervento immediato (SII) <sup>18</sup> per 100 km BP	Numero/ 100 km BP	Annuale		220	160	120	100
Deformazione dei binari	Numero di slineamenti dei binari (>50mm) e di binari schiacciati (<50mm) per 100 km BP	Numero/ 100 km BP	Annuale	Nessun valore target, a titolo informativo	–	–	–	–
Accesso alla ferrovia senza barriere	Numero di stazioni in cui tutti i bordi dei marciapiedi presentano un'altezza idonea a salire sul treno senza dislivelli e in cui tutti i marciapiedi sono accessibili senza gradini, rispetto al totale delle stazioni	%	Annuale	Nessun valore target, a titolo informativo	–	–	–	–

<sup>16</sup> 13 nodi (Ginevra, Losanna, Visp, Lucerna, Bellinzona, Berna, Bienne, Basilea, Olten, Zurigo, Winterthur, San Gallo, Sargans).

<sup>17</sup> Fessure, rotture e danneggiamenti che rendono indispensabile sostituire le rotaie.

<sup>18</sup> Soglia di intervento immediato (SII): se questo valore è superato, occorre adottare misure in base a una valutazione tecnica per garantire la sicurezza del percorso. Le misure possono consistere in una correzione, in una riduzione della velocità o in un blocco della tratta.

### Utilizzazione della rete

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Traccia-chilometri venduti	Totale traccia-chilometri venduti	Mio. tr-km	Mensile		172	174	175	179
Ricavi delle tracce	Ricavi risultanti dalla vendita di tracce	Mio. CHF	Mensile	Indicare inoltre i ricavi dalla vendita di tracce per ogni IF	1139	1182	1198	1225
Efficienza dell'utilizzazione della rete	Tr-km per km BP	Tr-km/km BP	Annuale		100	102	102	104

### Produttività

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Esercizio	Costi della gestione del traffico, della comunicazione di servizio e dell'approvvigionamento di corrente 50 Hz per tr-km	CHF/tr-km	Annuale		2,15	2,11	2,11	2,05
Manutenzione	Spese di manutenzione per mille tonnellate-chilometro lorde (tkmL)	CHF/mille tkmL	Annuale		6,86	6,82	6,81	6,61
Rinnovo	Spese per garantire la qualità dell'infrastruttura (rinnovo, compresa modernizzazione/ottimizzazione, senza investimenti di ampliamento) per tkmL	CHF/mille tkmL	Annuale	Nessun valore target, a titolo informativo	–	–	–	–

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2013–2016

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	2013	2014	2015	2016
Rinnovo sovrastruttura	Costi del rinnovo della sovrastruttura (tipo 1) per metro ricostruito (senza costi di progettazione) <sup>19</sup>	CHF/m	Annuale	Anche attestazione lunghezza rinnovo tipo 1; lunghezza totale	1483	1486	1496	1505
Efficienza dei sussidi	Contributo d'esercizio della Confederazione per tr-km	CHF/tr-km	Annuale		1,69	1,61	1,64	1,61

### Rapporto su altri obiettivi

Obiettivi	Descrizione	Frequenza
Carenze di capacità nella rete	Cartina, spiegazioni	Annuale
Sondaggio soddisfazione clientela IF	Spiegazioni risultati, misure e attuazione delle misure	Annuale
ETCS	Cartina, spiegazioni	Annuale
GSM-R	Cartina, spiegazioni	Annuale
Investimenti di ampliamento	Rapporto sullo stato dei lavori	Annuale
Standard di costruzione	Rapporto d'attività	Annuale
Rapporto stato della rete	Rapporto e file elettronico	Annuale
Conto delle tratte	Rapporto e file elettronico	Annuale

<sup>19</sup> Costi di rinnovo al metro per rotaie, traversine e massicciate; solo binari (senza scambi, senza ampliamenti).

