

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2011–2012

*Il Consiglio federale svizzero
e*

la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS),

visto l'articolo 8 capoverso 1 della legge federale del 20 marzo 1998¹ sulle ferrovie federali svizzere (LFFS);

visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957² (Lferr),

convengono:

Preambolo

¹ La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere FFS (FFS) per gli anni 2011–2012. 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 efficacia.

² In seguito a una modifica dell'ordinanza sulle finanze della Confederazione la presente convenzione sulle prestazioni ha una durata di soli due anni. Si garantisce così che nel 2011 il neoeletto Parlamento possa decidere in merito ai limiti di spesa e alla convenzione sulle prestazioni per gli anni 2013–2016.

³ In base all'articolo 7a LFFS Il Consiglio federale stabilisce, sulla base della presente convenzione sulle prestazioni, gli obiettivi strategici delle FFS (strategia proprietaria). Gli obiettivi contenuti nella convenzione sulle prestazioni vengono completati e concretizzati nella strategia proprietaria.

⁴ Con la convenzione sulle prestazioni la Confederazione ordina 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 2011–2012.

⁵ 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.

⁶ Le ordinazioni di prestazioni nei settori del trasporto di viaggiatori e di merci sono oggetto di convenzioni separate.

¹ RS 742.31

² RS 742.101

Sezione 1: Oggetto e basi

Art. 1 Oggetto

¹ La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi della società anonima Ferrovie federali svizzere per gli anni 2011–2012.

² Essa definisce l'offerta infrastrutturale ordinate dalla Confederazione alle FFS per gli anni 2011–2012.

Art. 2 Basi legali

La presente convenzione si fonda sull'articolo 8 LFFS e sugli articoli 49 segg. Lferr nonché sull'ordinanza del 4 novembre 2009 sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF, RS 742.120).

Art. 3 Condizioni quadro

Le condizioni quadro essenziali per la determinazione delle reciproche prestazioni sono:

- a. prezzo dei tracciati: il loro importo è determinato ai sensi dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF, RS 742.122) e delle disposizioni esecutive dell'ordinanza del 7 giugno 1999 sull'accesso alla rete ferroviaria (DE-OARF, RS 742.122.4). Per la durata della convenzione sulle prestazioni fanno stato i seguenti contributi di copertura:
 1. trasporto regionale di viaggiatori: 13 per cento del ricavo di settore;
 2. trasporto di viaggiatori a lunga distanza: 12 per cento del ricavo di settore (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 per FFS Infrastruttura: 10 cent./kWh (dalle sottostazioni); in caso di esigenza dimostrata, aumento a 11 cent./kWh dal 2012;
 2. contributo di compensazione del settore immobiliare delle FFS e del settore centrale destinati a FFS Infrastruttura: 150 milioni di franchi annui;
 3. computo dei vantaggi ZVV: 41 milioni di franchi per il 2011 e altrettanti per il 2012;
- c. altre condizioni quadro:
 1. il risanamento della cassa pensioni FFS segue il programma conformemente
 - alla decisione del Consiglio di amministrazione delle FFS del 9 settembre 2009, e

- al messaggio concernente la modifica della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (Risanamento della Cassa pensioni delle FFS) del 5 marzo 2010³.

Il piano è basato su un contributo della Confederazione pari a 1,148 milioni di franchi. I contributi di risanamento annuali stabiliti per il datore di lavoro pari al 2 rispettivamente al 2,5 per cento della massa salariale assicurata e i proporzionali oneri da interessi del versamento diretto operato da gennaio 2010 nella cassa pensioni FFS comportano un corrispondente aumento dell'onere avente diritto a indennità, che è coperto con il limite di spesa;

2. le FFS tutelano gli interessi del gestore per l'intera rete FFS, incluse le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri;
3. 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;
4. dalla fine del 2012 le specifiche per l'ETCS-Level 1 Limited Supervision (L1 LS) sono parte integrante delle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI). Si presuppone che già nel 2011 i requisiti specifici L1 LS saranno sufficientemente stabili per poter programmare l'installazione sulle tratte degli standard L1 LS.

Art. 4 Delimitazione dei finanziamenti

¹ Con la presente convenzione la Confederazione accorda:

- a. mezzi finanziari per indennizzare i costi non coperti e pianificati negli anni 2011 e 2012, 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.

² 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).

³ 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 delle FFS

Art. 5 Principi della fornitura di prestazioni

¹ 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 e alla puntualità nonché alla sicurezza.

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

³ 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 solo su ordinazione dei poteri pubblici e in base a un'indennità decisa in precedenza.

Art. 6 Obiettivi di politica dei trasporti

Le FFS improntano le loro prestazioni agli obiettivi della politica dei trasporti stabiliti dalla Confederazione.

Art. 7 Obiettivi finanziari

¹ Le FFS conseguono un risultato d'esercizio che rappresenta una base finanziariamente sana per l'intera azienda. In ogni settore deve essere ottenuto nel medio termine un cash flow equilibrato.

² I settori per cui non sussiste diritto all'indennità accrescono la capacità economica delle FFS con profitti adeguati.

³ FFS Infrastruttura e il trasporto regionale di viaggiatori devono perlomeno pareggiare il bilancio, tenuto conto dell'indennità per i costi non coperti e pianificati.

⁴ 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.

⁵ 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 Concessione di mutui da parte della Confederazione

¹ La Confederazione può concedere alle FFS mutui rimborsabili alle condizioni di mercato per un massimo di 800 milioni di franchi l'anno per investimenti nel settore dei trasporti e investimenti a carattere commerciale.

² Al fine di ovviare alla mancanza di liquidità a breve termine, la Confederazione può concedere alle FFS mutui rimborsabili alle condizioni di mercato per un importo massimo di 200 milioni di franchi l'anno.

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

⁴ Le FFS e l'AFF regolamentano la concessione di mutui, l'informazione e il coordinamento in una convenzione.

Art. 9 Crediti sul mercato dei capitali

¹ Le FFS coordinano e determinano insieme con l'AFF il ricorso a crediti sul mercato dei capitali.

² Le FFS possono emettere prestiti obbligazionari solo previo accordo dell'AFF.

Art. 10 Sicurezza

¹ Con una gestione transettoriale della sicurezza e della qualità le FFS provvedono a mantenere costantemente elevato il livello della sicurezza.

² Le FFS sviluppano il livello della sicurezza tenendo conto dei potenziali rischi e delle possibilità economiche.

³ Nell'ambito della sua attività di vigilanza, l'UFT controlla se la gestione della sicurezza è in grado di funzionare nella pratica.

Art. 11 Partecipazioni e cooperazioni

¹ Tenuto conto della presente convenzione e delle loro possibilità finanziarie e di personale, le FFS possono impegnarsi in partecipazioni e cooperazioni (alleanze, costituzioni 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 favoriscono il conseguimento degli obiettivi strategici, e
- b. contribuiscono, a lungo termine, alla stabilità o alla crescita del valore dell'azienda.

² Le partecipazioni e le cooperazioni devono essere gestite accuratamente a livello direzionale, tenendo adeguatamente conto dei rischi che ne derivano.

Art. 12 Ruolo delle FFS nei trasporti pubblici

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

² Con le altre aziende di trasporto e con la collaborazione della Confederazione, le FFS predispongono un'offerta nazionale integrata. Le FFS assumono il ruolo di capofila di sistema 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.

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

Art. 13 Orientamento strategico del trasporto di viaggiatori

¹ Il settore del trasporto di viaggiatori assicura l'alta quota di mercato dei trasporti pubblici.

² Sulla base della concessione vigente, le FFS gestiscono l'intera rete nazionale dei trasporti a lunga distanza secondo standard qualitativi di alto livello. Il trasporto di viaggiatori a lunga distanza contribuisce in misura determinante a creare una duratura base, finanziariamente sana, dell'intera azienda.

³ Nel trasporto regionale di viaggiatori, le FFS assicurano l'attuale, elevata quota di mercato ottimizzando continuamente il rapporto tra indennità e prestazione. Inoltre le FFS si preparano in maniera mirata a un'eventuale gara di aggiudicazione. Il trasporto regionale transfrontaliero di viaggiatori persegue una strategia orientata alla crescita a condizione che i rischi per le FFS siano sostenibili e risultati garantiti una redditività duratura.

⁴ Nel trasporto internazionale di viaggiatori a lunga distanza le FFS migliorano la loro posizione di mercato mediante cooperazioni. In tale modo garantisce l'integrazione della Svizzera nella rete europea ad alta velocità e buoni collegamenti con i poli economici importanti.

⁵ Le FFS adottano le misure economicamente necessarie e, nell'ambito degli organi dell'Unione svizzera dei trasporti pubblici (UTP), si impegnano affinché siano integrati gli elementi di una struttura dei prezzi orientata alla domanda per ottimizzare i ricavi, contenere i picchi della domanda e ottimizzare l'impiego del materiale rotabile e dell'infrastruttura.

Art. 14 Orientamento strategico nel traffico merci

¹ Nell'ambito operativo del traffico svizzero a carri completi le FFS gestiscono come capofila di sistema una rete ferroviaria di trasporto delle merci economicamente indipendente nel medio termine, orientata alle esigenze delle aziende del settore. Se la rete esistente non si dimostrasse commisurata alle esigenze, le FFS elaborano, sulla base di una strutturazione dei costi basata sul principio di causalità, le basi decisionali da sottoporre alla Confederazione allo scopo di aumentare le indennità.

² Nell'ambito operativo «Internazionale» FFS Cargo punta al ruolo di azienda trazione di trasporti combinati e treni completi sul corridoio nord-sud e favorisce gli sforzi della Confederazione per trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. Stabilisce cooperazioni sostenibili che le consentono di conseguire nel medio termine un risultato d'esercizio redditizio e duraturo.

Art. 15 Orientamento strategico in materia di immobili

¹ FFS Immobili contribuisce a rendere piacevoli e accoglienti le stazioni lungo l'intera rete come pure a svilupparle e ampliarle in funzione della domanda rendendole centri di servizio attenti alle esigenze della clientela.

² FFS Immobili consegue un profitto adeguato con una gestione attiva del portafoglio e uno sviluppo mirato delle aree delle stazioni e partecipa alla rivalutazione dei fondi derivante dai collegamenti ferroviari. In questo ambito collabora strettamente con le autorità cantonali e municipali. FFS Immobili contribuisce così in misura determinante alla crescita imprenditoriale delle FFS.

³ Con i fondi conseguiti il settore versa un contributo di compensazione di 150 milioni di franchi annui al settore delle infrastrutture e assicura il finanziamento e il rimborso del primo prestito di 1,5 miliardi di franchi assunto dalle FFS per il risanamento della cassa pensioni.

Sezione 3: Obiettivi dell'offerta di infrastruttura

Art. 16 Garanzia di un alto livello di sicurezza

Nei limiti delle possibilità economiche e finanziarie le FFS adeguano costantemente l'attuale, elevato livello di sicurezza ai progressi della tecnica e al potenziale di rischio. A tal fine perseguono in particolare i seguenti obiettivi parziali:

- a. garantire un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti (v. anche Letter of common understanding: compiti, competenze e responsabilità nell'accesso alla rete del 16.11.2009);
- b. garantire che la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sia resa conforme alle norme tecniche riconosciute nel quadro dei programmi di mantenimento della sostanza;
- c. attuare il programma di risanamento dei passaggi a livello entro il 2012 in misura tale che sia possibile adeguare alle norme di legge tutti i passaggi a livello entro la fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge);
- d. aumentare la sicurezza dell'accesso e dell'attesa lungo i marciapiedi con nuove costruzioni e ristrutturazioni;
- e. ridurre i rischi derivanti da siti contaminati e da incidenti in modo da ottemperare alle direttive della Confederazione.

Art. 17 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 di trasporto ferroviario (di seguito: ITF) 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. 18 Utilizzazione ottimale delle capacità e accesso non discriminatorio alla rete

¹ FFS Infrastruttura mette a disposizione del servizio per l'assegnazione dei tracciati le basi necessarie per un'ottimale attribuzione delle capacità.

² 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. 19 Miglioramento dell'interoperabilità

¹ FFS Infrastruttura promuove, nel quadro dei suoi programmi di rinnovamento e ampliamento, l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori della rete in Svizzera e all'estero. A tal fine gli attuali sistemi di sicurezza dei treni SIGNUM e ZUB 121 installati sulle tratte sono sostituiti da EuroZUB e EuroSignum. La migrazione dell'intera rete su ETCS Level 1 Limited Supervision comincerà nel 2011 e si concluderà 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).

² 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 ITF. Essa provvede alla costituzione e alla conservazione delle conoscenze necessarie a tal fine.

³ FFS Infrastruttura gestisce e sviluppa la rete GSM-R Svizzera. La migrazione dei sistemi radio analogici delle FFS al sistema GSM-R deve essere conclusa entro il 2011 (fino alle tratte Kreuzlingen – Rorschach e Zurigo-Tiefenbrunnen–Ziegelbrücke). 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 aziende di trasporto ferroviario.

⁴ 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 in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti (Ufficio federale dei trasporti, 10 agosto 2009) in modo che possano essere munite dei segnali delle rispettive reti cantonali POLYCOM.

⁵ FFS Infrastruttura rispetta le specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI) sulle tratte della sua rete.

Art. 20 Aumento della produttività

¹ Le FFS accrescono la produttività nell'esercizio e nella manutenzione delle infrastrutture migliorando in tal modo l'efficienza dei sussidi concessi.

² Garantiscono la trasparenza nei confronti dell'UFT presentando conti separati per singoli nodi e linee della rete FFS.

³ Nella gestione delle infrastrutture le FFS si impegnano affinché l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere ottimizzata e i costi non coperti siano ridotti. In particolare offrono 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. 21 Principi dell'ordinazione di infrastruttura

¹ 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.

² I costi non coperti previsti per gli anni 2011 e 2012 in base alla pianificazione a medio termine dell'infrastruttura – stato all'8 giugno 2010 – servono come base per il calcolo dell'indennità per l'infrastruttura (contributi d'esercizio). Le modifiche successivamente apportate alla pianificazione finanziaria non comportano adeguamenti delle indennità.

Art. 22 Tratte e nodi da gestire

¹ L'ordinazione della Confederazione comprende l'esercizio⁴, 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.

² La pianificazione dei lavori di mantenimento e ampliamento è orientata alle esigenze. FFS Infrastruttura li stabilisce d'intesa con le imprese di trasporto ferroviarie (ITF) nelle disposizioni di accesso alla rete.

⁴ Escluso l'esercizio sulle tratte dell'asse del Lötschberg (Gümligen)–(Thun) e (Sierre/Siders)–(Domodossola), che è svolto da BLS Netz AG su mandato della Confederazione.

³ 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.

⁴ FFS Infrastruttura mantiene gli impianti di carico e scarico delle merci esistenti al 1° gennaio 2011. La chiusura è possibile soltanto se tali impianti non sono utilizzati in tempi prevedibili o se il loro mantenimento risulta molto antieconomico. L'UFT deve essere previamente informato delle chiusure previste.

⁵ FFS Infrastruttura può gestire altre tratte su incarico di terzi. L'indennità per l'esercizio di tali tratte non è oggetto della presente convenzione.

Art. 23 Integrazione delle gallerie di base NFTA del San Gottardo e del Ceneri

¹ Le FFS sono responsabili dell'integrazione nella propria rete delle gallerie di base NFTA del San Gottardo e del Ceneri (prevedibilmente nel 2017).

² Tale integrazione comprende la pianificazione e la predisposizione dei processi, dei mezzi d'esercizio e degli impianti necessari all'esercizio e alla manutenzione.

³ Il finanziamento avviene tramite il Fondo FTP.

⁴ 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 dei tracciati, all'orario e al Network Statement;
- b. le formazioni in vista della messa in servizio, se non rientrano nell'ambito di competenza delle ITF.

Art. 24 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 biglietti;
- 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;
- e. costruzione ed esercizio di terminali del traffico combinato (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 4 novembre

2009 sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia [OPTMe, RS 740.12]);

- f. costruzione ed esercizio di binari di raccordo (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 26 febbraio 1992 sui binari di raccordo, [OBR, RS 742.141.51]);
- g. prestazioni di servizio (secondo l'art. 23 OARF) per le imprese ferroviarie;
- h. assunzione parziale di compiti del gruppo, di altre divisioni o di terzi, che non sono correlati al settore dell'infrastruttura;
- i. finanziamenti preliminari di investimenti;
- j. direzione della 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. 25 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. FFS Infrastruttura elabora nell'ambito del processo di assegnazione dei tracciati a destinazione del servizio di assegnazione dei tracciati l'orario annuale in base alle convenzioni vigenti con le imprese ferroviarie interessate;
- 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 sul trasporto di viaggiatori (LTV, RS 745.1);
- 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 predispone i dati sull'orario (orario previsto, orario effettivo, previsione) e li mette a disposizione degli utenti interessati;
- f. fornisce in veste di capofila di sistema le prestazioni per l'introduzione del sistema ETCS sulla 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 di sistema per l'introduzione del sistema GSM-R sull'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 della manutenzione dell'approvvigionamento di corrente di trazione 132 kV/16.7 Hz per la rete a scartamento normale. Questi compiti devono essere finanziati al prezzo della corrente di trazione regolato dall'UFT.

Art. 26 Contributi d'esercizio

Per gli anni 2011–2012 la Confederazione accorda alle FFS contributi d'esercizio per un importo pari a 1015 milioni di franchi per la fornitura delle prestazioni d'infrastruttura ordinate negli articoli 20 e 22.

Art. 27 Contributi d'investimento

Accettando l'ordinazione della Confederazione, le FFS si impegnano a gestire e a sviluppare ulteriormente la loro infrastruttura in conformità con gli obiettivi concordati. Per gli anni 2011–2012 sono versati contributi d'investimento per un importo pari a 2307 milioni di franchi per:

- a. il mantenimento della qualità dell'infrastruttura esistente;
- b. l'adeguamento ai progressi della tecnica;
- c. adeguamenti e potenziamenti orientati alla domanda, in particolare per l'eliminazione delle carenze di capacità (cfr. art. 29);
- d. adeguamenti dell'orario per garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto.

Art. 28 Investimenti nel mantenimento della qualità dell'infrastruttura

¹ 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 alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

² Negli anni 2011–2012, per un adeguato mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS sono disponibili complessivamente 2092 milioni di franchi del limite di spesa.

³ 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. 29 Investimenti nell'ampliamento della rete

¹ La Confederazione e le FFS hanno concordato la realizzazione dei seguenti progetti con un fabbisogno complessivo di fondi del limite di spesa di 215 milioni di franchi per gli anni 2011–2012:

Progetto	Beneficio	Costi totali	Costi netti FFS Infrastruttura (meno contributi di terzi)			
		Totale lordo	Totale netto	<i>entro il 2010</i>	CP 11-12	<i>dal 2013</i>
2° ponte sul Reno a Basilea	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	51,7	51,7	16,2	19,2	16,3
3° binario Rütli–Zollikofen	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	70,6	43,4	19,0	24,4	0,0
Stazione di Giubiasco, prolungamento del binario 36	Disinnescare il conflitto tra i nodi	42,1	42,1	1,2	5,0	35,9
Olten–Aarau, aumento prestazioni Däniken–Wöschnau	Requisito riduzione tempi di percorrenza E-O (preparazione galleria dell’Eppenbergr)	83,1	80,2	4,1	34,1	42,0
Olten–Bienne, binari di sorpasso Oensingen/Luterbach	Eliminazione delle carenze di capacità/ TM, TL, TR	16,7	16,7	0,0	16,7	0,0
Stazione di Lupfig, ampliamento stazione traffico merci	Sviluppo del mercato traffico merci	15,4	15,4	9,0	6,4	0,0
Losanna, Paleyres prolungamento impianto di ricovero	Aumento capacità nodo Losanna	19,5	9,7	0,6	0,5	8,6
Linea diametrale Zurigo, contributo alla quota di costi TL	Aumento capacità nodo Zurigo, TL, TR	350,0	350,0	50,0	74,0	226,0
ca. 30 altri progetti < 10 mio. di franchi	diverse misure volte ad aumentare le prestazioni	256,4	205,9	52,7	34,7	118,5
Totale		905,4	815,3	152,8	215,0	447,3

² Se i progetti elencati nel capoverso 1 non possono essere realizzati come previsto nel periodo 2011–2012, l’UFT può convenire con le FFS di utilizzare i fondi disponibili per la realizzazione di altri progetti infrastrutturali.

³ I progetti con la partecipazione finanziaria di terzi necessitano dell’accordo dell’UFT. Per progetti con costi complessivi superiori a 5 milioni di franchi è di regola necessaria la conclusione di una convenzione di finanziamento trilaterale (Confederazione – FFS – terzi).

Sezione 5: Stanziamento dei mezzi

Art. 30 Limite di spesa per FFS Infrastruttura

¹ Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente convenzione sulle prestazioni è stanziato un limite di spesa di 3322 milioni di franchi per gli anni 2011–2012. I mezzi sono impiegati nel modo seguente:

(mio. fr.)	2011	2012	Totale
Contributi d'esercizio	510	505	1015
Contributi d'investimento	1140	1167	2307
Totale	1650	1672	3322

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

- Partecipazione in ragione dei vantaggi ZVV (Zürcher Verkehrsverbund): per compensare i contributi prestati al potenziamento dell'infrastruttura della S-Bahn di Zurigo, lo ZVV ha diritto a una riduzione dei prezzi dei tracciati della S-Bahn di 82 milioni di franchi. FFS Infrastruttura rimborsa questo importo allo ZVV forfetariamente (versamenti di acconti massimi).
- Deduzione dell'imposta precedente:
conformemente alla legge federale del 12 giugno 2009 (RS 641.20) 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 2011–2012 risulta per FFS Infrastruttura una deduzione dell'imposta precedente di circa 115 milioni di franchi.

Art. 31 Compensazione dei costi d'esercizio non coperti

¹ I contributi d'esercizio previsti nella presente convenzione sono versati ogni anno in quattro rate uguali a metà febbraio, metà maggio, metà agosto e metà novembre.

² Il risultato d'esercizio di FFS Infrastruttura è messo a bilancio conformemente all'articolo 67 Lfer.

Art. 32 Finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura

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

² Il pagamento ha luogo di solito trimestralmente insieme ai contributi d'esercizio.

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

⁴ 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 25 capoverso 3.

Sezione 6: Controlling

Art. 33 Controlling del finanziamento delle infrastrutture

¹ Il controlling (conduzione) del finanziamento infrastrutturale della Confederazione si fonda sull'ordinanza del 4 novembre 2009 sulla concessione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF, RS 742.120). Esso contribuisce all'investimento efficace ed efficiente dei mezzi stanziati nel limite di spesa a favore dell'infrastruttura.

² Le FFS sono responsabili delle decisioni operative e delle misure da adottare per il conseguimento degli obiettivi della presente convenzione.

Art. 34 Rapporti

¹ 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.

² 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. 35 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.

Art. 36 Documenti rilevanti

¹ Le FFS mettono a disposizione dell'UFT tutti i documenti rilevanti per il controlling della presente convenzione.

² Le basi pianificatorie necessarie all'elaborazione della presente convenzione (art. 3) devono essere conservate per 10 anni.

Art. 37 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 sul rapporto di proprietà.

Sezione 7: Modifiche, entrata in vigore, validità

Art. 38 Modifiche della convenzione sulle prestazioni

Se cambiano o non si verificano una o più condizioni quadro conformemente all'articolo 3, le parti contraenti avviano trattative per adeguare la convenzione sulle prestazioni, che modificheranno 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. 39 Entrata in vigore e validità

La presente convenzione entra in vigore il 1° gennaio 2011 e si applica fino al 31 dicembre 2012.

In nome
delle Ferrovie federali svizzere:

Ulrich Gygi
Presidente del Consiglio d'amministrazione

Andreas Meyer
Direttore

In nome
del Consiglio federale svizzero:

Doris Leuthard
Presidente della Confederazione

Corina Casanova
Cancelliera della Confederazione

Rapporto sul conseguimento degli obiettivi

Sicurezza

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Collisioni	Numero di collisioni con coinvolgimento di una corsa treno per mio. tracciato-chilometri	Numero/mio. tr-km	mensile		≤ 0,19	≤ 0,19
Deragliamenti	Numero di deragliamenti con coinvolgimento di una corsa treno per mio. tracciato-chilometri	Numero/mio. tr-km	mensile		≤ 0,05	≤ 0,05
Passaggi a livello pericolosi	Numero di passaggi a livello non conformi alle norme Oferr a fine anno	Numero	annuale	Previsione fino al 2014	55	35
Persone coinvolte in incidenti nell'accesso alla ferrovia	Numero di persone coinvolte in incidenti nell'accesso alla ferrovia (stazioni, fermate)	Numero	mensile	indicare annualmente anche i dati su tutti i casi verificatisi	≤ 7	≤ 7

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

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Disponibilità della rete	Tracciato-chilometri non percorribili a causa di previste chiusure di tratte, sostituiti con autobus (in % dei tr-km traffico viaggiatori)	%	annuale		≤ 0,12	≤ 0,12
Perturbazioni	Numero di perturbazioni causate dall'infrastruttura e che hanno provocato ritardi	Numero/tr-km	mensile		108	106

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Minuti di ritardo dei viaggiatori	superiori a 3 minuti Totale minuti di ritardo (> 3 min.) in 13 stazioni nodali ⁵ moltiplicato per il numero di viaggiatori	Mio. min.TVR	mensile	nessun valore target, a titolo informativo	–	–
Rotaie difettose	Numero di rotaie difettose per km di binari principali ⁶	Numero/km BP	annuale		15	16
Rotaie rotte	Numero di rotaie rotte per km di binari principali	Numero/km BP	annuale	nessun valore target, a titolo informativo	–	–
Geometria dei binari	Numero di superamenti della soglia di intervento immediato (SII) ⁷ per 100 km di binari principali	Numero/100 km BP	annuale		350	300
Deformazione dei binari	Numero di slineamenti dei binari (>50mm) e di binari schiacciati (<50mm) per 100 km di binari principali	Numero/100 km BP	annuale	nessun valore target, a titolo informativo	–	–
Accesso alla ferrovia senza barriera	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	–	–

⁵ 13 nodi (Ginevra, Losanna, Visp, Lucerna, Bellinzona, Berna, Bienne, Basilea, Olten, Zurigo, Winterthur, San Gallo, Sargans).

⁶ Fessure, rotture, danneggiamenti che rendono indispensabile sostituire le rotaie.

⁷ 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	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Tracciato-chilometri-venduti	Totale tracciato-chilometri venduti	Mio. tr-km	mensile		164	166
Ricavi dei tracciati	Ricavi risultanti dalla vendita di tracciati	Mio. CHF	mensile	annuale Inoltre ricavi dei tracciati in base alle ITF	855	900
Efficienza dell'utilizzazione della rete	Tracciato-chilometri per chilometro di binari principali	Tr-km/km BP	annuale		96	97

Produttività

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Esercizio	Costi della gestione del traffico, della comunicazione di servizio e dell'approvvigionamento di corrente 50 Hz per tracciato-chilometro	CHF/tr-km	annuale		2,45	2,45
Manutenzione	Spese di manutenzione per mille tonnellate-chilometro lorde	CHF/mille tkmL	annuale		7,30	7,25
Rinnovo	Spese per garantire la qualità dell'infrastruttura (rinnovo, compresa modernizzazione/ottimizzazione, senza investimenti di ampliamento) per mille tonnellate-chilometro lorde	CHF/mille tkmL	annuale	nessun valore – target, a titolo informativo		–

Indicatore	Definizione	Unità di misura	Frequenza	Osservazioni	Obiettivi 2011	Obiettivi 2012
Rinnovo sovrastruttura	Costi del rinnovo della sovrastruttura (tipo 1) per metro ricostruito (senza costi di progettazione) ⁸	CHF/m	annuale	Anche rendiconto lunghezza rinnovo tipo 1; lunghezza totale	2260	2220
Efficienza dei sussidi	Contributo d'esercizio della Confederazione per tracciato-chilometro	CHF/tr-km	annuale		3,10	3,05

Rapporto su altri obiettivi

Obiettivi	Descrizione	Frequenza
Carenze di capacità nella rete	Cartina, spiegazioni	Annuale
Sondaggio soddisfazione clientela ITF	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

⁸ Costi di rinnovo al m per rotaie, traversine, massicciate; solo binari – senza scambi, senza ampliamenti.