



# Convenzione sulle prestazioni

---

In virtù dell'articolo 51 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr),

l'Ufficio federale dei trasporti UFT, CH-3003 Berna,

e

il gestore dell'infrastruttura Ferrovie Luganesi (FLP) SA

stipulano:

**Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e il  
gestore dell'infrastruttura Ferrovie Luganesi (FLP) SA per gli anni  
2017–2020**

*Preambolo:*

<sup>1</sup> La presente Convenzione sulle prestazioni (di seguito: Convenzione) stabilisce le prestazioni e gli obiettivi definiti congiuntamente dalla Confederazione e dal gestore dell'infrastruttura Ferrovie Luganesi (FLP) SA (di seguito: impresa) per gli anni 2017–2020.

<sup>2</sup> Con gli obiettivi pluriennali e una chiara separazione di competenze tra l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'impresa si intende promuovere l'adozione di decisioni imprenditoriali efficienti in un contesto affidabile.

<sup>3</sup> Con la presente Convenzione la Confederazione ordina le prestazioni per l'esercizio, il mantenimento e lo sviluppo (mantenimento della qualità) dell'infrastruttura esistente. Le ordinazioni di prestazioni nei settori del traffico viaggiatori e del traffico merci sono oggetto di convenzioni separate. I fondi federali necessari per finanziare le prestazioni infrastrutturali ordinate sono stanziati nel limite di spesa per gli anni 2017–2020.

<sup>4</sup> L'ordinazione per il mantenimento e lo sviluppo (mantenimento della qualità) dell'infrastruttura è coordinata con i progetti finanziati separatamente mediante una propria convenzione di attuazione, segnatamente nell'ambito dei grandi progetti «SIF», «accordo RAV» e «PROS-SIF» nonché nell'ambito dei programmi d'agglomerato finanziati dal fondo infrastrutturale.

<sup>5</sup> Le disposizioni inerenti al traffico merci e all'accesso alla rete hanno carattere preventivo e sono applicabili solo qualora fossero presenti utenti interessati a tale tipo di trasporti.

## **Sezione 1      Oggetto, basi legali e condizioni quadro**

### **Art. 1      Oggetto**

<sup>1</sup> Conformemente all'articolo 28 dell'ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF; RS 742.120), la presente Convenzione stabilisce in modo vincolante l'offerta di prestazioni e le relative indennità previste per il settore dell'infrastruttura dell'impresa negli anni 2017–2020.

<sup>2</sup> L'offerta di prestazioni si basa sull'offerta, vincolante e firmata in modo giuridicamente valido, presentata dall'impresa il 6 luglio 2017 secondo l'articolo 27 OCPF.

<sup>3</sup> In caso di contraddizioni tra singole disposizioni della presente Convenzione, compresi gli allegati di cui all'articolo 25, e il contenuto dell'offerta di cui al capoverso 2, si applicano le disposizioni della Convenzione.

### **Art. 2      Basi legali**

Le principali basi legali applicabili sono:

- a. la legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) e, in via sussidiaria, la legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) nonché il Codice delle obbligazioni (CO; RS 220);
- b. la legge del 21 giugno 2013 sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (LFIF; RS 742.140);
- c. l'ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria [OCPF; RS 742.120];
- d. l'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122);

- e. l'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 relativa all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4);
- f. la legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (LSu; RS 616.1);
- g. la legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci (LTM; RS 742.41, FF 2015 5993);
- h. la legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1);
- i. l'ordinanza dell'11 dicembre 1995 sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11);
- j. il concordato intercantonale del 25 novembre 1994 / 15 marzo 2001 sugli appalti pubblici (CIAP);
- k. l'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221);
- l. la legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (LDis; RS 151.3);
- m. l'ordinanza del 12 novembre 2003 concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis; RS 151.34);
- n. l'ordinanza del DATEC del 22 maggio 2006 concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (ORTDis; RS 151.342);
- o. l'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1);
- p. la legge del 5 ottobre 2007 sulla geoinformazione (LGI, RS 510.62);
- q. l'ordinanza del 21 maggio 2008 sulla geoinformazione (OGI; RS 510.620).

### **Art. 3 Condizioni quadro**

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

- a. il prezzo delle tracce, il cui importo è determinato secondo l'OARF, riveduta con effetto dal 1° gennaio 2017, e secondo l'OARF-UFT; per l'intera durata della Convenzione fanno stato in particolare le seguenti disposizioni:
  - 1. il contributo di copertura per il traffico regionale viaggiatori: l'8 per cento del ricavo determinante dei servizi di trasporto,
  - 2. il contributo di copertura per il traffico viaggiatori a lunga distanza: il 13,5 per cento del ricavo determinante dei servizi di trasporto, con riserva della modifica della concessione da effettuare (in base alla concessione per il traffico a lunga distanza delle FFS n. 584),
  - 3. la fornitura di energia alle imprese di trasporto ferroviario (ITF) non deve generare costi non coperti nel settore dell'infrastruttura; se i ricavi delle ferrovie a corrente continua non sono sufficienti, occorre richiedere previamente e per tempo all'UFT l'approvazione di un prezzo dell'energia diverso da quello previsto dall'OARF-UFT (art. 3 cpv. 2 OARF-UFT),
  - 4. la riduzione del prezzo delle tracce prevista dal rapporto sul trasferimento 2015.
- b. altre condizioni quadro:
 

La cassa pensioni dell'impresa presenta al 31 dicembre 2016 un grado di copertura del 108.02 per cento. Non sono previste delle misure di risanamento nel periodo 2017-2020.

## **Art. 4 Delimitazione dei finanziamenti**

<sup>1</sup> Con la presente Convenzione per gli anni 2017–2020 la Confederazione accorda per l'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr mezzi finanziari secondo le seguenti modalità:

- a. indennità per i costi d'esercizio non coperti pianificati (gestione dell'esercizio e manutenzione) e per gli ammortamenti diretti del conto economico;
- b. indennità corrispondenti agli ammortamenti effettivi e ai costi non attivabili del conto d'investimento; e
- c. mutui senza interessi, rimborsabili condizionalmente, per il mantenimento della qualità di cui all'articolo 5 capoverso 1 OCPF eccedente gli ammortamenti e i costi non attivabili.

<sup>2</sup> Non sono oggetto della presente Convenzione i mezzi finanziari accordati per ampliamenti dell'infrastruttura garantiti mediante convenzioni di attuazione di cui all'articolo 48f Lferr.

<sup>3</sup> I mezzi accordati nel quadro della presente Convenzione non possono essere impiegati per investimenti in impianti di trasbordo del trasporto combinato (TC), in binari di raccordo o in progetti d'agglomerato, già sostenuti mediante un finanziamento speciale della Confederazione.

<sup>4</sup> Rete tram-treno del Luganese: I principali punti tecnici e il concetto di finanziamento della tappa prioritaria sono definiti nei documenti seguenti:

- Lettera del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino (DT) e le Ferrovie Luganesi SA (FLP) al UFT del 8 ottobre 2015
- Lettera del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino (DF) e le Ferrovie Luganesi SA (FLP) al UFT del 20 maggio 2016
- Promemoria "Colloquia tra esperti UFT-DT-FLP" del 25 febbraio 2016

<sup>5</sup> Per la delimitazione dettagliata dell'infrastruttura è determinante l'articolo 11.

## **Sezione 2 Obiettivi qualitativi e quantitativi**

### **Art. 5 Garanzia della sicurezza**

<sup>1</sup> L'impresa adegua in modo mirato il livello di sicurezza dei propri impianti all'evoluzione delle norme tecniche e delle prescrizioni sulla sicurezza vigenti in ambito ferroviario tenendo conto della sostenibilità economica e finanziaria come pure di tutti i rischi legati all'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria. A questo proposito provvede in particolare a:

- a. garantire un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti;
- b. garantire la sicurezza del personale ai sensi della prevenzione degli infortuni, in particolare nelle aree di lavoro;
- c. adempiere, nell'ambito del mantenimento della qualità, i requisiti della direttiva UFT del 10 agosto 2009 (Sicurezza per le gallerie ferroviarie in servizio) entro la fine del 2019 o entro il termine concordato con l'UFT, sulla base del programma presentato dall'impresa, ossia delle misure e delle scadenze previste in esso, e tenuto conto della valutazione dell'UFT;
- d. garantire la sicurezza dei viaggiatori, in particolare nelle aree di accesso e di attesa dei marciapiedi;

- e. adeguare il sistema di gestione della sicurezza (SGS) ai requisiti di legge vigenti. Eventuali osservazioni e oneri contenuti nell'autorizzazione di sicurezza (scartamento normale: dal 1° luglio 2015 / scartamento metrico: dal 1° luglio 2016) sono esaminati e attuati entro i termini previsti;
- f. attuare le misure di risanamento autorizzate per i passaggi a livello non conformi alla legge entro un anno dal passaggio in giudicato della relativa decisione.

#### **Art. 6 Garanzia dell'efficienza della rete**

L'impresa garantisce, con misure adeguate e nel rispetto dell'economicità, la massima efficienza della rete e degli impianti per soddisfare le esigenze del traffico. In tal modo contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi parziali:

- a. coinvolgere senza discriminazioni le ITF che circolano regolarmente sulla rete dell'impresa nei processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti;
- b. considerare, nella pianificazione del mantenimento della qualità, i risultati dell'esame del fabbisogno nel traffico merci, svolto nell'ambito del processo pianificatorio;
- c. garantire l'elevata disponibilità degli impianti e la massima stabilità possibile nello svolgimento dei trasporti tenendo conto della produttività e dell'efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità (ad es. soppesando tra chiusura di una tratta e manutenzione durante l'esercizio);
- d. garantire un adeguato livello di qualità degli impianti per l'accesso alla ferrovia;
- e. rispettare il termine di attuazione della LDis concernente le costruzioni e gli altri impianti infrastrutturali (entro fine 2023).

#### **Art. 7 Utilizzazione ottimale delle capacità e accesso non discriminatorio alla rete**

<sup>1</sup> L'impresa provvede a un'attribuzione ottimale delle tracce a ogni ITF interessata.]

<sup>2</sup> L'impresa rende accessibili su Internet i parametri tecnici degli impianti infrastrutturali rilevanti per l'accesso alla rete nonché l'occupazione delle singole tratte in base ai piani di utilizzazione della rete vigenti.

#### **Art. 8 Miglioramento dell'interoperabilità**

<sup>1</sup> L'impresa provvede ad assicurare e a migliorare l'interoperabilità in base ai requisiti applicabili alle rispettive tratte. Essa promuove nel quadro dei suoi programmi di rinnovo e ampliamento l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori dell'infrastruttura (GI) in Svizzera e all'estero e con i veicoli ivi impiegati e crea condizioni ottimali di passaggio.

<sup>2</sup> Gli investimenti in punti d'incrocio devono essere configurati su una lunghezza utilizzabile di almeno 120 m. Alle fermate ogni binario deve essere dotato di impianti destinati al pubblico, a meno che non serva esclusivamente incroci regolarmente previsti con treni diretti, treni di servizio o treni merci. La lunghezza del marciapiede è determinata da quella dei convogli prevista nel programma di utilizzazione della rete o nel piano di utilizzazione della rete. Laddove tali standard causano costi elevati e un'utilizzazione fino all'esaurimento del ciclo di vita dell'impianto appare improbabile, l'UFT e l'impresa stabiliscono previamente la non applicabilità del requisito.

<sup>3</sup> L'impresa assicura che in caso di rinnovo la sede ferroviaria e i manufatti presenti sulla sua rete siano dimensionati in modo da consentire la circolazione di veicoli con un carico per asse di 18t.

<sup>4</sup> L'impresa predispone l'ulteriore adeguamento della rete a scartamento metrico in modo da poter utilizzare ruote con i profili standard e scambi definiti dall'Unione dei trasporti pubblici (RTE 29500) e rispettare la sagoma di spazio libero A di cui alle disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983 dell'ordinanza sulle ferrovie ad articolo 18 (DE-Oferr; RS 742.141.11).

<sup>5</sup> I programmi relativi al controllo della marcia dei treni presentati all'UFT secondo il suo scritto del 1° luglio 2013 concernente l'apposito standard nazionale sono attuati o in corso di attuazione nel rispetto dello standard definito per le ferrovie a scartamento metrico e speciale (standard CTMS). In caso di mutamento delle condizioni quadro, i programmi sono verificati e, ove necessario, adeguati.

## **Art. 9 Impiego efficiente delle risorse disponibili**

<sup>1</sup> L'impresa accresce la produttività nell'esercizio e nella manutenzione delle infrastrutture, migliorando in tal modo anche l'efficienza a lungo termine dei sussidi concessi dalla Confederazione.

<sup>2</sup> L'impresa dispone di strumenti conformi agli standard del settore e adatti per attuare efficacemente la propria strategia relativa agli impianti. Aumenta l'efficienza adottando strategie adeguate per il mantenimento della qualità e assicura un impiego durevole ed efficiente delle risorse disponibili. In generale, in tutte le decisioni d'investimento va perseguita l'ottimizzazione dei costi d'investimento e di quelli conseguenti per l'infrastruttura e il traffico (analisi dei costi del ciclo di vita).

<sup>3</sup> L'impresa garantisce che la pianificazione presenti un alto grado di certezza e che sia costantemente aggiornata (pianificazione continua). Assicura il costante coordinamento tra le misure di mantenimento della qualità e di ampliamento dell'infrastruttura da un lato e la pianificazione dell'offerta dall'altro. Apporta in modo coordinato gli adeguamenti programmatici o strategici eventualmente necessari.

<sup>4</sup> Nella gestione delle infrastrutture l'impresa si impegna affinché l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere ottimizzata. In particolare, cerca la collaborazione con altri GI per provvedere congiuntamente all'approvvigionamento di materiale, alla stipula di contratti di manutenzione e agli acquisti di energia.

<sup>5</sup> Secondo l'articolo 10 capoverso 3 Oferr, la Confederazione si attende che i GI provvedano a un esercizio efficiente dal punto di vista energetico, in particolare riducendo le dispersioni dell'infrastruttura, aumentando l'efficienza degli edifici e impiegando veicoli più efficienti. Nell'ambito dei progetti previsti va sempre perseguito un miglioramento dell'efficacia.

## **Sezione 3 Descrizione delle prestazioni da fornire**

### **Art. 10 Infrastruttura da gestire**

<sup>1</sup> L'infrastruttura di cui all'articolo 62 Lferr che l'impresa è chiamata a gestire secondo la presente Convenzione si riferisce alle tratte oggetto di concessione di cui all'articolo 10 OCPF.

<sup>2</sup> Su mandato di terzi, l'impresa può gestire ulteriori tratte. L'indennità per l'esercizio di tali tratte non è oggetto della presente Convenzione.

<sup>3</sup> L'impresa si impegna a notificare previamente all'UFT ogni tipo di passaggio di proprietà concernente gli impianti (di valore superiore a fr. 100 000, in particolare quelli realizzati o acquistati con fondi pubblici). In caso di cambio di destinazione, alienazione o passaggio di proprietà di un oggetto finanziato con contributi di cui all'articolo 51b Lferr, si applica l'articolo 29 LSu.

<sup>4</sup> Le variazioni relative alla dotazione di terreni devono essere esaminate alla luce delle loro ripercussioni sulla futura utilizzazione per l'esercizio ferroviario ed essere poi sottoposte all'UFT per approvazione. I terreni appartenenti all'infrastruttura possono essere alienati o destinati a utilizzazioni diverse dall'esercizio ferroviario soltanto previa approvazione dell'UFT.

<sup>5</sup> L'impresa mantiene gli impianti esistenti per il trasbordo delle merci al 1° gennaio 2017. La loro chiusura è possibile soltanto se conforme alla concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM.

<sup>6</sup> L'impresa mette i geodati dell'infrastruttura a disposizione dell'UFT, in particolare i dati per la raccolta di geodati di base n. 98 secondo l'allegato 1 OGI.

## **Art. 11 Delimitazione delle prestazioni ordinate**

<sup>1</sup> La delimitazione dell'infrastruttura è retta dagli articoli 62 e 64 Lferr. In particolare, nell'ambito della presente Convenzione, per il settore infrastruttura dell'impresa non devono insorgere, né direttamente né indirettamente, costi non coperti determinati dalle seguenti prestazioni:

- a. distribuzione di titoli di viaggio;
- b. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente;
- c. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per l'approvvigionamento di acqua ed energia a 50 Hz, se eccedenti il fabbisogno proprio;
- d. investimenti nonché manutenzione ed esercizio di impianti di informazione per la clientela relativi all'infrastruttura che superano gli standard da elaborare con l'UFT e che non concernono i compiti di sistema per l'informazione alla clientela di cui all'articolo 12 capoverso 1 lettera b;
- e. costruzione ed esercizio di impianti per i trasporti con autobus e per il traffico stradale privato (ad es. impianti Park&Ride);
- f. costruzione ed esercizio di impianti di trasbordo del TC e binari di raccordo secondo la LTM;
- g. prestazioni di servizio (secondo l'art. 23 OARF) per l'ITF;
- h. assunzione parziale di compiti (costi) che non sono correlati al settore dell'infrastruttura;
- i. finanziamenti preliminari di investimenti;
- j. la pianificazione della rete a livello nazionale nonché la realizzazione, l'esercizio e il mantenimento dell'approvvigionamento di corrente di trazione 132 kV/16,7 Hz per la rete a scartamento normale.

## **Art. 12 Compiti di sistema**

<sup>1</sup> L'UFT ordina le seguenti prestazioni (compiti di sistema) che sono trasversali alle reti dei singoli GI e che, eccetto i costi diretti per l'impresa, non sono finanziate nel quadro della presente Convenzione:

- a. FFS Infrastruttura fornisce prestazioni per la pianificazione dell'orario a breve e medio termine relativo alle reti delle FFS, BLSN e SOB, conformemente al contratto tra l'UFT e le FFS;
- b. FFS Infrastruttura raccoglie e pubblica dati per l'informazione della clientela dei trasporti pubblici (dati dell'orario nominali, previsionali ed effettivi), conformemente al contratto tra l'UFT e le FFS;

- c. FFS Infrastruttura fornisce le prestazioni connesse al suo ruolo di gestore del sistema ETCS per la rete a scartamento normale, conformemente al contratto tra l'UFT e le FFS;
- d. FFS Infrastruttura fornisce le prestazioni connesse al suo ruolo di gestore del sistema GSM-R per l'intera rete ferroviaria svizzera, conformemente al contratto tra l'UFT e le FFS;
- e. FFS Infrastruttura assume compiti sovraordinati in ambito STI TAF/TAP, conformemente al contratto tra l'UFT e le FFS;
- f. FFS Infrastruttura si occupa della costruzione, dell'esercizio e del mantenimento delle sottocentrali e dei convertitori di frequenza necessari per l'approvvigionamento di corrente di trazione sulla rete a scartamento normale;
- g. La FR fornisce le prestazioni connesse al suo ruolo di gestore del sistema per il controllo della marcia dei treni per le ferrovie che non passano all'ETCS (standard CTMS), conformemente al contratto tra l'UFT e la FR del 28 novembre 2014.

## **Sezione 4      Limite finanziario**

### **Art. 13      Sussidi**

<sup>1</sup> La Confederazione concede all'impresa, per gli anni 2017–2020, le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento fissati all'articolo 15.

<sup>2</sup> Alla fine di ogni anno l'impresa notifica, secondo l'articolo 25 OCPF, gli oneri di ammortamento effettivi o stimati per la fine dell'anno e i costi d'investimento non attivabili (ammortamenti diretti del conto degli investimenti). Su questa base avviene la ripartizione dei contributi d'investimento tra indennità per ammortamenti e mutui. Le correzioni dovute a stime inesatte vanno registrate l'anno seguente.

### **Art. 14      Impiego dei fondi d'investimento**

<sup>1</sup> I contributi accordati dalla Confederazione si fondano sulle scadenze e sui dati finanziari indicati nel piano d'investimento dell'impresa.

<sup>2</sup> L'elenco dei progetti che figura nel piano degli investimenti a medio termine è vincolante. Il piano d'investimento deve essere aggiornato ogni anno. Qualsiasi modifica di tale elenco, dell'ordine di priorità nonché l'inizio anticipato dei lavori ai sensi dell'articolo 26 capoverso 3 LSu devono essere approvati per iscritto dall'UFT. L'impresa è autorizzata a rivedere l'ordine di priorità dei progetti all'interno di un genere d'impianto di cui al regolamento RTE 29900. Non possono essere coinvolti elementi di altri generi d'impianto, manufatti (tipi d'impianto principali «ponti» e «gallerie») o oggetti di cui all'articolo 62 capoverso 2 Lferr.

<sup>3</sup> I costi supplementari derivanti dalla protezione dei monumenti rispetto a un'esecuzione standard ottimizzata vanno indicati separatamente. Nonostante i vincoli di tutela del patrimonio storico, devono essere garantiti la sicurezza e l'adempimento di tutti i requisiti stabiliti dalla legge.

<sup>4</sup> Secondo il piano d'investimento dell'impresa per gli anni 2017–2020, gli investimenti di cui all'allegato 4 sono previsti come opzioni. La relativa progettazione può essere finanziata con i fondi previsti dalla presente Convenzione. Per finanziare la realizzazione delle opzioni occorre un nuovo ordine di priorità ai sensi del capoverso 2 o un'aggiunta alla presente Convenzione.



## Art. 15 Limite finanziario per l'infrastruttura dell'impresa

<sup>1</sup> Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente Convenzione è stanziato un limite finanziario per gli anni 2017–2020 corrispondente alla tabella riportata qui di seguito. I fondi sono impiegati secondo il piano a medio termine (quadriennale) del 6 luglio 2017. La ripartizione dei contributi d'investimento tra indennità per ammortamenti e mutui avviene secondo l'articolo 13 capoverso 2.

anno	indennità d'esercizio	ammortamenti pianificati	contributi d'investimento finanziati attraverso la CP	aumento prestiti	Totale fabbisogno di fondi CP (valori lordi incl. rimborso prestiti)	rimborso prestiti	Totale fabbisogno di fondi CP (valori netti)
2017	705'000	960'000	875'000		1'665'000	85'000	1'580'000
2018	1'069'000	980'000	980'000		2'049'000	0	2'049'000
2019	846'000	992'000	385'000		1'838'000	607'000	1'231'000
2020	1'026'000	1'038'000	1'515'000	477'000	2'541'000	0	2'541'000
somma	3'646'000	3'970'000	3'755'000	477'000	8'093'000	692'000	7'401'000

<sup>2</sup> I contributi qui riportati comprendono anche il rincaro che non deve essere indicato separatamente. Le indennità d'esercizio, nonché le indennità per ammortamenti di cui all'articolo 13 capoverso 2 comprese nei contributi d'investimento, sono considerate sussidi che implicano la riduzione della deduzione dell'imposta precedente. Il calcolo della riduzione si basa sul tasso forfettario applicabile per le imprese del trasporto pubblico. Le quote IVA vengono trattate secondo le vigenti basi legali.

## Art. 16 Pagamento dei contributi

<sup>1</sup> I contributi previsti nella presente Convenzione a norma dell'articolo 51b Lferr sono versati ogni mese in base al piano di liquidità stilato periodicamente.

<sup>2</sup> Il piano di liquidità aggiornato deve essere fornito almeno una volta all'anno (all'inizio dell'anno).

<sup>3</sup> Se alle date di pagamento la liquidità dell'infrastruttura supera presumibilmente il 10 per cento dei fondi d'investimento medi annuali concordati secondo l'articolo 15 capoverso 1, l'UFT può ridefinire con l'impresa il piano per il versamento dei restanti contributi d'investimento. È possibile rinunciare al negoziato se l'impresa attesta circostanze particolari (ad es. una quota importante di manufatti) che giustificano un ammontare più elevato di fondi nel conto d'investimento.

<sup>4</sup> L'impresa può richiedere che i contributi siano versati anticipatamente se è in grado di dimostrare che gli obblighi di pagamento superano la liquidità disponibile.

## Sezione 5 Gestione dei fondi

### Art. 17 Gestione dei fondi d'investimento

L'impresa gestisce i fondi d'investimento del settore dell'infrastruttura separatamente dagli altri suoi fondi. A tale scopo tiene un apposito conto bancario (conto d'investimento) Gli interessi

cumulati, anche derivanti da un finanziamento intermedio concesso a titolo temporaneo per altri settori nonché dall'impiego dei fondi per impianti che non servono per l'accesso alla rete di cui all'articolo 62 capoverso 2 Lferr, vanno allibrati come ricavi del settore dell'infrastruttura.

#### **Art. 18 Contributi di terzi**

<sup>1</sup> L'impresa si assicura che vengano richiesti tutti i contributi di terzi previsti dalla legge e destinati al finanziamento. I relativi documenti di prova vanno presentati all'atto dell'approvazione annuale dei conti. Entro la fine del 2016 l'impresa presenta all'UFT il suo piano da cui risulta in quali casi e su quali basi giuridiche vengono richiesti contributi di terzi o di altre fonti.

<sup>2</sup> I progetti con la partecipazione finanziaria di terzi necessitano dell'accordo dell'UFT. Se i costi totali del progetto superano i cinque milioni di franchi, l'impresa deve concludere una convenzione di finanziamento trilaterale con l'UFT e i terzi interessati.

#### **Art. 19 Impiego dei fondi**

<sup>1</sup> L'impresa garantisce che i fondi concessi con la presente Convenzione sono impiegati esclusivamente per finanziare costi e investimenti relativi al mantenimento della qualità dell'infrastruttura beneficiaria di indennità secondo l'articolo 5 capoverso 1 OCPF. In caso di dubbi sulla delimitazione, la decisione spetta all'UFT.

<sup>2</sup> Sono remunerati secondo l'articolo 15 capoverso 2 OITRV gli investimenti di un'impresa che l'UFT autorizza a impiegare per impianti che non sono oggetto dell'accesso alla rete secondo l'articolo 62 capoverso 2 Lferr. La documentazione attestante la redditività di questi investimenti va presentata annualmente sulla base dei costi integrali ai sensi dell'articolo 64 capoverso 2 Lferr ed eventuali deficit devono essere imputati in primo luogo ad altre attività accessorie o, eventualmente, al settore dei trasporti.

#### **Art. 20 Bando pubblico e aggiudicazione**

<sup>1</sup> L'impresa si impegna ad aggiudicare i mandati concernenti gli investimenti finanziati con i fondi di cui all'articolo 51b Lferr secondo i principi dell'economia di mercato.

<sup>2</sup> Poiché la Confederazione non è azionista maggioritario dell'impresa, nella procedura di pubblicazione del bando si applica in linea di principio il Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP).

### **Sezione 6 Monitoraggio**

#### **Art. 21 Resoconto**

<sup>1</sup> L'impresa fornisce all'UFT, attenendosi ai principi di controlling del portafoglio da definire come standard di settore e secondo le modalità riportate di seguito, un resoconto sullo stato di raggiungimento degli obiettivi stabiliti e sull'avanzamento dei progetti di cui al capoverso 2. Essa informa i Cantoni interessati in linea di massima nel quadro dell'attività di coordinamento tra infrastruttura e trasporti. Il resoconto è fornito secondo le modalità seguenti:

- a. nel corso di colloqui periodici;
- b. con un rapporto annuale relativo al periodo fino al 31 dicembre, da consegnare entro il 31 maggio successivo, contenente informazioni su:
  1. l'andamento generale dell'impresa,

2. gli indici di cui all'allegato 2,
3. lo stato della rete secondo il regolamento RTE 29900,
4. ogni quattro anni per il resoconto al Parlamento: il carico e il grado di utilizzo dell'infrastruttura,
5. la provenienza e l'impiego dei fondi,
6. lo stato e la conclusione dei progetti d'investimento,
7. lo stato di attuazione della LDis,
8. il piano d'investimento attuale.

<sup>2</sup> Gli eventuali scostamenti significativi rispetto al raggiungimento degli obiettivi e all'avanzamento dei progetti vanno documentati e motivati, indicando le relative misure di compensazione. Il fatto che un'evoluzione negativa dei costi (costi supplementari) sia stata resa nota nel rapporto intermedio non implica automaticamente che questa sia accettata dall'UFT. Se constatata che i crediti non possono essere rispettati e ritiene insufficienti le misure adottate, l'UFT prende contatto con l'impresa e dispone le misure necessarie.

<sup>3</sup> L'impresa mette a disposizione dell'UFT tutti gli altri documenti e le informazioni basilari necessarie a quest'ultimo per assicurare un'efficace gestione del finanziamento dell'infrastruttura, segnatamente le linee direttrici della strategia relativa agli impianti.

<sup>4</sup> L'UFT comunica all'impresa il risultato dell'esame del resoconto annuale.

#### **Art. 22      Obbligo di conservazione**

Le basi di pianificazione utilizzate per l'elaborazione della presente Convenzione devono essere conservate per dieci anni.

#### **Art. 23      Presentazione dei conti**

La contabilizzazione di tutti i contributi avviene in base alle disposizioni dell'OCIC.

### **Sezione 7      Allegati, entrata in vigore e validità**

#### **Art. 24      Modifiche**

Le modifiche sono rette dall'articolo 29 OCPF e possono riguardare in particolare eventi imprevisti come danni causati da intemperie. La loro necessità va comprovata.

#### **Art. 25      Allegati**

I seguenti allegati sono parti integranti della presente Convenzione:

- a. piano a medio termine del 6 luglio 2017 debitamente firmato e basando sul piano d'investimento con l'elenco delle opzioni (all. 1);
- b. indici e valori di riferimento (all. 2);
- c. dettagli relativi al calcolo del prezzo delle tracce (all. 3);

**Art. 26    Entrata in vigore e validità**

La presente convenzione è valida per gli anni 2017–2020. Le disposizioni sui mutui condizionalmente rimborsabili sono valide finché l'impresa li ha rimborsati o ha rinunciato ai mutui stessi.

## Ufficio federale dei trasporti

.....

Peter Füglistaler

Direttore

Berna, .....

.....

Pierre-André Meyrat

Direttore supplente

Berna, .....

## **Ferrovie Luganesi (FLP) SA**

.....

Stefano Soldati

Presidente del Consiglio d'amministrazione

Lugano, .....

.....

ing. Roberto Ferroni

Direttore

Lugano, .....