



# 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 SA (FLP) per gli anni 2021–2024**

## *Preambolo:*

<sup>1</sup> La presente Convenzione sulle prestazioni (di seguito: Convenzione) stabilisce le prestazioni e gli obiettivi definiti congiuntamente dalla Confederazione Svizzera (di seguito: Confederazione), rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e dal gestore dell'infrastruttura Ferrovie Luganesi SA (FLP) (di seguito: impresa) per gli anni 2021–2024.

<sup>2</sup> Con gli obiettivi pluriennali e una chiara separazione di competenze tra l'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 dei compiti sistemici, 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 2021–2024.

<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», «corridoio di 4 metri», «raccordo RAV» e «PROSSIF» nonché nell'ambito dei programmi d'agglomerato finanziati dal Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

<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 2021–2024.

<sup>2</sup> L'offerta di prestazioni si basa sull'offerta, vincolante e firmata in modo giuridicamente valido, presentata dall'impresa secondo l'articolo 27 OCPF mediante l'interfaccia Web Dati dell'infrastruttura (WDI) ([www.bav.admin.ch/wdi](http://www.bav.admin.ch/wdi)) in data 03.03.2021.

<sup>3</sup> In caso di contraddizioni tra singole disposizioni della presente Convenzione, compresi gli allegati di cui all'articolo 28, e il contenuto dell'offerta di cui al capoverso 2, si applicano le disposizioni della Convenzione.

### **Art. 2      Basi legali**

Le basi legali essenziali 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 del 21 giugno 2019 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1);
- i. l'ordinanza del 12 febbraio 2020 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 2021, 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 e per il carico di autoveicoli in base alle rispettive concessioni,
  - 3. la fornitura di energia alle imprese di trasporto ferroviario (ITF) non deve generare né costi non coperti né utili nel settore dell'infrastruttura: occorre puntare a un risultato equilibrato. Il prezzo per kWh stabilito nell'OARF-UFT si riferisce a quello dalle sottostazioni per la corrente alternata. Se i ricavi delle ferrovie a corrente continua non sono sufficienti o superano chiaramente i costi sostenuti dal settore dell'infrastruttura, 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);
- b. altre condizioni quadro finanziarie:
  - 1. La cassa pensioni dell'impresa presenta al 31.12.2019 un grado di copertura del 105.02 per cento.
  - 2. in caso di danni causati dalle forze della natura la Confederazione concede aiuti finanziari sulla base degli articoli 59 Lferr e 39–41 OCPF. Alla luce di questi aiuti, i

gestori dell'infrastruttura devono astenersi dallo stipulare apposite assicurazioni per l'infrastruttura di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr, destinata a consentire l'accesso alla rete. Nel calcolo dell'aiuto si tiene conto delle prestazioni di assicurazioni pubbliche.

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

<sup>1</sup> Con la presente Convenzione la Confederazione accorda per l'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr mezzi finanziari per gli anni 2021–2024 secondo le seguenti modalità:

- a. indennità per i costi d'esercizio non coperti pianificati (gestione dell'esercizio e manutenzione) del conto economico, ammortamenti esclusi e imposta sul valore aggiunto (IVA) dovuta in seguito a queste indennità inclusa;
- b. indennità corrispondenti agli ammortamenti ordinari effettivi, valori contabili residui inclusi, e ai costi non attivabili del conto d'investimento (INA), esclusi i contributi a fondo perso di terzi contabilizzati negli INA ed eventuali ricavi da vendite, inclusa l'IVA dovuta in seguito a queste indennità;
- 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 supplementari accordati nel quadro della presente Convenzione non possono essere impiegati per investimenti in impianti privati per il traffico merci ferroviario (impianti di trasbordo del trasporto combinato e binari di raccordo) o in progetti d'agglomerato, già sostenuti mediante un finanziamento speciale della Confederazione.

<sup>4</sup> Per il finanziamento della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione in stazioni di interscambio è determinante l'articolo 35a Lferr. L'impresa si impegna a coordinare tempestivamente la propria pianificazione con le altre parti interessate e a concludere le convenzioni di finanziamento previste dalla legge. A questo proposito vanno ottimizzati gli interscambi della ferrovia con altri mezzi di trasporto pubblici ma anche privati e con il traffico lento.

<sup>5</sup> I mezzi accordati nel quadro della presente Convenzione non possono essere impiegati per compiti sistemici sostenuti dalla Confederazione mediante un'altra convenzione.

<sup>6</sup> Per la delimitazione dell'infrastruttura nel caso singolo è determinante l'articolo 13.

<sup>7</sup> Rete tram-treno del Luganese: I principali punti tecnici e il concetto di finanziamento della tappa prioritaria sono definiti nei documenti seguenti:

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

<sup>8</sup> I mezzi accordati nel quadro della presente Convenzione possono essere impiegati per garantire un esercizio sicuro sulla tratta Lugano – Bioggio Molinazzo fino all'entrata in esercizio della nuova Rete tram-treno del Luganese.

## **Sezione 2: Indirizzi strategici e obiettivi principali**

### **Art. 5 Obiettivi e misurazione del loro raggiungimento**

Gli obiettivi principali e la misurazione del loro raggiungimento sono determinati dai seguenti indirizzi strategici: garanzia della sicurezza, mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura, elevata produttività ed efficienza, garanzia della disponibilità e della qualità della rete e utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili. L'impresa applica per questi obiettivi lo standard del settore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP), misura il loro raggiungimento mediante indici e ne riferisce conformemente all'articolo 23.

### **Art. 6 Garanzia della sicurezza**

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 e stabilisce le priorità in modo tale da garantire la sicurezza tenendo conto della sostenibilità economica e finanziaria come pure di tutti i rischi legati all'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria. A questo proposito garantisce in particolare:

- a. un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti nonché la sicurezza informativa dei sistemi necessari all'esercizio;
- b. la sicurezza nelle aree di accesso e di sosta dei marciapiedi;
- c. la sicurezza del personale, in particolare nelle aree di lavoro.

### **Art. 7 Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura**

<sup>1</sup> L'impresa assicura in maniera sistematica il mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura mediante una strategia adeguata e mirata per il mantenimento della qualità. A questo proposito l'impresa:

- a. attua la sua strategia di mantenimento della qualità sulla base di cicli di vita utile dei prodotti puntando a garantire una durata di utilizzazione economicamente ottimale degli impianti;
- b. attua la sua strategia di mantenimento della qualità in modo tale da raggiungere e mantenere a lungo termine lo stato della rete stabilito;
- c. garantisce, sulla base della sua strategia di mantenimento della qualità, un alto livello di certezza per la pianificazione del fabbisogno di investimenti e aggiorna costantemente la pianificazione;
- d. 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 nonché apporta in modo coordinato e d'intesa con l'UFT gli adeguamenti programmatici o strategici necessari; oltre al programma di utilizzazione della rete l'impresa gestisce un programma indicante per ogni tratta:
  - almeno le lunghezze ammissibili dei treni, le lunghezze utili dei marciapiedi, le limitazioni nell'accesso autonomo agli impianti per il pubblico e la capacità stabilita ed effettiva della tratta,
  - le funzionalità e le capacità degli impianti indicati nella concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM.

<sup>2</sup> Il rispetto della strategia di mantenimento della qualità, ovvero la sostenibilità dell'investimento, vengono valutati e documentati dall'impresa per ogni progetto.

#### **Art. 8 Elevata produttività ed efficienza**

Nel gestire l'infrastruttura, l'impresa ne incrementa la produttività e garantisce un impiego sostenibile ed efficiente delle risorse disponibili, aumentando in tal modo l'efficienza dei sussidi concessi dalla Confederazione. A questo proposito:

- a. attua le sue strategie relative agli impianti in modo tale da aumentare costantemente l'efficienza (rapporto costi-benefici) dei mezzi impiegati a favore dell'esercizio e del mantenimento della qualità;
- b. garantisce, mediante le sue strategie relative agli impianti, un impiego sostenibile ed efficiente delle risorse disponibili, ottimizzando i costi d'investimento e quelli conseguenti per l'infrastruttura;
- c. cerca forme di collaborazione con altri gestori dell'infrastruttura (GI) per garantire all'occorrenza la disponibilità o l'utilizzo delle conoscenze tecniche necessarie, ovvero per realizzare acquisti, attività operative o altri progetti;
- d. provvede, conformemente all'articolo 10 capoverso 3 Oferr, 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 occorre sempre puntare a un miglioramento dell'efficacia e a un aumento della quota di energia rinnovabile.

#### **Art. 9 Garanzia della disponibilità, della resilienza e della qualità della rete**

L'impresa garantisce, nel rispetto dell'economicità, elevate efficienza, disponibilità, resilienza e qualità della rete e degli impianti, in modo da consentire un'ottimizzazione nell'utilizzo dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera. A questo proposito:

- a. assicura e migliora l'interoperabilità secondo i requisiti applicabili alla sua infrastruttura provvedendo, nel quadro dei suoi programmi di rinnovo e ampliamento, a promuovere l'interoperabilità con le infrastrutture di altri GI in Svizzera e all'estero e a creare condizioni transitorie ottimali;
- b. garantisce 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. Al fine di migliorare la capacità di reazione e ridurre i tempi d'intervento collabora strettamente con le ITF e crea condizioni non discriminatorie per consentire lo scambio di personale;
- c. gestisce l'esercizio in via prioritaria in modo tale da garantire la continuità della catena dei trasporti. In caso di perturbazione la garanzia dell'esercizio prevale sulla puntualità del singolo treno. La presente disposizione si applica anche al traffico merci;
- d. rispetta il termine di attuazione della LDis per la ristrutturazione dell'infrastruttura (entro fine 2023) applicando le «Istruzioni di pianificazione LDis» dell'UFT e il principio di proporzionalità;
- e. garantisce un adeguato livello di qualità degli impianti per l'accesso alla ferrovia;
- f. coinvolge senza discriminazioni le ITF che circolano regolarmente sulla sua rete, i committenti del traffico viaggiatori concessionario e il settore del trasporto merci nei

processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti considerando in ugual misura i risultati dell'esame del fabbisogno, nel traffico viaggiatori e in quello merci, svolto nell'ambito del processo pianificatorio. La presente disposizione si applica anche alla pianificazione degli intervalli per il mantenimento della qualità.

#### **Art. 10 Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili**

L'impresa garantisce l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura e assicura un'attribuzione ottimale delle capacità. A questo proposito:

- a. provvede a un'attribuzione ottimale delle tracce a ogni ITF interessata;
- b. rende accessibili su Internet i parametri tecnici degli impianti infrastrutturali rilevanti per l'accesso alla rete nonché le capacità assicurate sulle singole tratte in base ai piani di utilizzazione della rete vigenti.

### **Sezione 3: Standard**

#### **Art. 11 Standard da rispettare**

<sup>1</sup> L'impresa costruisce e mantiene la sua infrastruttura secondo i requisiti di legge e le norme vigenti. Se in seguito a disposizioni emanate dall'autorità un progetto può essere realizzato soltanto con un notevole aumento dei costi, lo si deve sottoporre previamente all'UFT proponendo alternative ai sensi dell'articolo 5 capoverso 2 Oferr. Sono inoltre applicabili in particolare le disposizioni riportate qui di seguito.

<sup>2</sup> Gli investimenti in punti d'incrocio devono essere configurati su una lunghezza utilizzabile di almeno 120 metri. Alle fermate ogni binario deve essere dotato di impianti destinati al pubblico, a meno che non serva soltanto 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 per la tratta (art. 7 cpv. 1 lett. d) o in quello 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 può stabilire previamente, d'intesa con l'impresa, la non applicabilità del requisito.

<sup>3</sup> In fase di rinnovo e di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria viene considerata la biodiversità secondo il piano d'azione adottato dal Consiglio federale il 6 settembre 2017 per la Strategia Biodiversità Svizzera (PA SBS). In base a quest'ultimo vanno adottate misure adeguate per conservare e promuovere le specie minacciate. Almeno il 20 per cento degli spazi verdi presenti nelle aree ferroviarie deve essere seminaturale a medio termine e va curato di conseguenza. Occorre conservare gli spazi considerati prioritari per favorire la biodiversità, all'occorrenza realizzarne di nuovi e connetterli a livello regionale. Negli spazi verdi si attuano adeguate misure di controllo e di lotta contro specie esotiche invasive. L'uso di prodotti fitosanitari è ridotto al massimo, prediligendo alternative a basso rischio. L'illuminazione degli impianti è ottimizzata in modo da arrecare il minor disturbo possibile all'essere umano e alla natura e da promuovere l'oscurità notturna. Le strutture portanti di linee di trasporto e gli impianti della linea di contatto devono essere realizzati in modo che gli uccelli non vi possano causare corto circuiti e dispersione a terra della corrente. Si applica la direttiva UFT "Protezione degli uccelli sugli impianti delle linee di contatto".

<sup>4</sup> L'impresa provvede affinché la sicurezza strutturale dei nuovi manufatti e dei nuovi elementi di manufatti situati sulla sua rete sia dimostrata tenendo conto dei seguenti coefficienti per la classificazione dei modelli di carico normale: modelli di carico 4 e 7,  $\alpha = 1,0$ ; condizioni di carico 5 e 6,  $\alpha = 1,13$ .

<sup>5</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'UTP (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). I nuovi veicoli di servizio sono dotati di freno ad aria compressa (5 bar) e aggancio semiautomatico (620–650 mm sul piano del ferro), quelli esistenti vengono per quanto possibile adeguati.

<sup>6</sup> I programmi relativi al controllo della marcia dei treni presentati all'UFT secondo la sua lettera 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.

<sup>7</sup> Nell'ambito del rinnovo e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria viene verificato il rispetto della legislazione ambientale e si adottano le misure necessarie a tutelare l'ambiente (ad es. contro l'inquinamento acustico dei cantieri o per proteggere le acque).

## **Sezione 4: Descrizione delle prestazioni da fornire**

### **Art. 12      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 CHF 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 modifiche relative alla dotazione di terreni devono essere esaminate alla luce delle loro ripercussioni sulla futura utilizzazione per l'esercizio ferroviario. Le alienazioni di terreni del settore dell'infrastruttura vanno sottoposte all'UFT per approvazione: l'Ufficio comunica all'impresa il risultato della valutazione di regola entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della documentazione completa. Le controversie sono disciplinate dall'articolo 51a Lferr.

<sup>5</sup> L'impresa gestisce gli impianti per il traffico merci elencati nella concezione del trasporto di merci per ferrovia mantenendone le rispettive funzionalità e capacità. Pianifica l'ulteriore sviluppo degli impianti tenendo conto degli interessi degli utenti, dei Cantoni e dei Comuni e prestando particolare attenzione a un accesso alla ferrovia economicamente conveniente per i caricatori. La loro chiusura, ovvero un adeguamento delle capacità o funzionalità, è possibile soltanto d'intesa con l'UFT e se conforme alla suddetta concezione.

<sup>6</sup> Se un progetto di mantenimento della qualità o un'altra misura dell'impresa modifica le possibilità di utilizzazione dell'infrastruttura, l'impresa ne valuta la compatibilità con l'offerta di trasporti esistente o prevista, in particolare con i programmi d'offerta futuri (fasi di ampliamento PROSSIF), e sottopone la sua valutazione all'UFT per esame. Sono considerate modifiche delle possibilità di utilizzazione in particolare: la soppressione di punti d'incrocio e coppie di scambi; l'accorciamento della lunghezza utile dei marciapiedi e della lunghezza dei binari di deviata; la contrazione della disponibilità in binari dotati di marciapiede e in binari di ricevimento e di formazione; la diminuzione del carico per asse e della lunghezza di treno ammissibili; la riduzione della sagoma di spazio libero, dell'intervallo fra i treni e delle capacità di ricovero; l'allungamento dei tragitti per le coincidenze.

<sup>7</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. 13 Delimitazione delle prestazioni ordinate**

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 trasporto;
- b. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente;
- c. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per l'approvvigionamento di acqua o energia a 50 Hz, se eccede il proprio fabbisogno;
- 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 sistemici per l'informazione alla clientela di cui all'articolo 14 lettera a.1;
- 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. pianificazione della rete a livello nazionale nonché realizzazione, esercizio e mantenimento dell'alimentazione elettrica ferroviaria 132 kV/16,7 Hz per la rete a scartamento normale;
- k. premi dell'assicurazione per danni causati dalle forze della natura, escluse le assicurazioni immobiliari cantonali obbligatorie.

### **Art. 14 Compiti sistemici**

L'UFT ordina ai GI di seguito riportati le seguenti prestazioni (compiti sistemici), 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. conformemente ai contratti conclusi tra l'UFT e le FFS, la Divisione FFS Infrastruttura fornisce le seguenti prestazioni:
1. raccoglie e pubblica dati per l'informazione della clientela dei trasporti pubblici e sull'interconnessione di offerte di trasporto (dati dell'orario nominali, previsionali ed effettivi). Per il periodo 2021–24 sono compresi, a tempo determinato, anche compiti relativi a un graduale miglior collegamento dei trasporti pubblici con altre offerte di mobilità;
  2. fornisce le prestazioni connesse al suo ruolo di gestore del sistema ETCS per la rete a scartamento normale;
  3. fornisce le prestazioni connesse al suo ruolo di gestore del sistema GSM-R per l'intera rete ferroviaria svizzera;
  4. assume compiti preminenti in ambito STI TAF/TAP;
  5. si occupa della costruzione, dell'esercizio e del mantenimento delle sottocentrali e dei convertitori di frequenza necessari per l'alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz nonché del sistema di controllo della corrente di trazione e del sistema di rilevamento del consumo energetico;
- b. conformemente al contratto tra l'UFT e la FR, quest'ultima 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).

## **Sezione 5: Limite finanziario**

### **Art. 15 Sussidi**

<sup>1</sup> La Confederazione concede all'impresa, per gli anni 2021–2024, le indennità d'esercizio e i contributi d'investimento fissati all'articolo 17 capoverso 1, corrispondenti allo stato di pianificazione alla stipula della presente Convenzione. L'effettivo fabbisogno di mezzi viene aggiornato regolarmente dall'impresa nella WDI tenendo conto delle disposizioni di cui agli articoli 16, 18 e 27. Determinanti ai fini della definizione del quadro finanziario durante il periodo oggetto della presente Convenzione sono sempre i dati validi e accettati dall'UFT nella WDI.

<sup>2</sup> Entro fine novembre 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, INA), esclusi i contributi a fondo perso di terzi ed eventuali ricavi da vendite, inclusa l'IVA dovuta in seguito alle relative indennità. Su questa base l'UFT provvede alla ripartizione dei contributi d'investimento tra indennità per ammortamenti e mutui e la comunica entro la fine di gennaio dell'anno successivo in una lettera che deve essere confermata dall'impresa. L'indennità per ammortamenti va registrata senza incidenza sui risultati sulla base dei costi effettivamente sostenuti. Le correzioni di mutui vanno iscritte nel bilancio dell'esercizio successivo.

### **Art. 16 Impiego dei fondi d'investimento disponibili**

<sup>1</sup> La base per i contributi d'investimento è l'offerta accettata nella WDI, contenente le scadenze e i dati finanziari indicati nel piano d'investimento dell'impresa, fermo restando che quest'ultima rispetti le norme e le regole applicabili agli investimenti e, laddove necessario, disponga di un'autorizzazione di costruzione passata in giudicato.

<sup>2</sup> Una volta accettato dall'UFT nella WDI, l'elenco dei progetti contenuto nel piano degli investimenti a medio termine è vincolante. Il piano d'investimento deve essere aggiornato almeno ogni anno. Qualsiasi modifica di tale elenco e dell'ordine di priorità nonché l'inizio anticipato dei lavori ai sensi dell'articolo 26 capoverso 3 LSu devono essere approvati per via elettronica dall'UFT nella WDI. 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. Tuttavia, non devono essere interessati 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. La sicurezza e l'adempimento di tutti i requisiti stabiliti dalla legge devono essere garantiti anche in presenza di vincoli di tutela del patrimonio storico.

<sup>4</sup> La progettazione delle opzioni può essere finanziata con i fondi previsti dalla presente Convenzione. Per finanziarne la realizzazione occorre modificare l'ordine di priorità degli investimenti nella WDI o un'aggiunta alla presente Convenzione.

#### **Art. 17 Limite finanziario per l'infrastruttura dell'impresa**

<sup>1</sup> L'ordinazione dell'infrastruttura di cui alla presente Convenzione si fonda sull'offerta del 03.03.2021 accettata dall'UFT nella WDI.

#### **CP 21–24 Ferrovie Luganesi SA (FLP) (in CHF)**

CP FLP 21 – 24	2021	2022	2023	2024	Totale
Indennità d'esercizio CP	983'289	1'200'379	936'144	1'161'666	4'281'478
Contributi agli investimenti CP	2'491'464	4'842'014	192'553	192'130	7'718'162
<b>Fondi CP</b>	<b>3'474'753</b>	<b>6'042'393</b>	<b>1'128'697.00</b>	<b>1'353'796</b>	<b>11'999'640</b>
Opzioni CP	0	5'015'000	0	0	5'015'000
<b>Totale FLP</b>	<b>3'474'753</b>	<b>11'057'393</b>	<b>1'128'697.00</b>	<b>1'353'796</b>	<b>17'014'640</b>

<sup>2</sup> Il rincaro è compreso nei contributi qui riportati e non è indicato separatamente. Le indennità d'esercizio, nonché le indennità per ammortamenti di cui all'articolo 15 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. 18 Pagamento dei contributi**

<sup>1</sup> L'ordine di versamento per i contributi previsti nella presente Convenzione a norma dell'articolo 51b Lferr è dato mensilmente in base al piano di liquidità (piano di pagamento)

stilito periodicamente. Il versamento è subordinato al decreto annuale dell'Assemblea federale concernente i prelievi dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

<sup>2</sup> L'impresa ha la responsabilità di tenere aggiornato il suo piano di liquidità (piano di pagamento) nella WDI.

<sup>3</sup> Se alle date dell'ordine di pagamento la liquidità dell'infrastruttura supera presumibilmente il 10 per cento dei fondi d'investimento medi annuali concordati, l'impresa deve altresì ridefinire nella WDI il piano per il versamento dei restanti contributi d'investimento. Se nel conto degli investimenti figura un ammontare più elevato di fondi, l'UFT ne può esigere la restituzione. Può rinunciare alla restituzione se l'impresa attesta circostanze particolari (ad es. una quota importante di manufatti) che giustificano l'ammontare più elevato.

<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. Anche in questo caso deve ridefinire nella WDI il piano per il versamento dei restanti contributi d'investimento.

## **Sezione 6: Gestione dei fondi**

### **Art. 19 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 conformemente all'articolo 62 capoverso 2 Lferr, vanno allibrati come ricavi del settore dell'infrastruttura.

### **Art. 20 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 nell'ambito del resoconto CP annuale. Entro la fine del 2020 l'impresa presenta all'UFT un piano da cui risulta in quali casi e su quali basi giuridiche richiede contributi di terzi o di altre fonti.

<sup>2</sup> I progetti con la partecipazione finanziaria di terzi di cui all'articolo 58b Lferr 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 con l'UFT e i terzi interessati.

### **Art. 21 Impiego dei fondi**

<sup>1</sup> L'impresa garantisce che i fondi concessi con la presente Convenzione sono impiegati esclusivamente per finanziare 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 i mezzi d'investimento dell'impresa di cui l'UFT autorizza l'impiego 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 nella WDI nell'ambito del rispettivo rapporto annuale 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, se del caso, al settore dei trasporti.

## **Art. 22 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), fatte salve le disposizioni dell'Art 5 LAPub.

## **Sezione 7: Monitoraggio**

### **Art. 23 Resoconto**

<sup>1</sup> L'impresa fornisce all'UFT un resoconto sullo stato di raggiungimento degli obiettivi e sull'avanzamento dei progetti. La portata del resoconto sui progetti è determinata dai requisiti dello standard UTP. Il resoconto illustra in particolare la misura in cui l'impresa adempie quelli minimi dello standard del settore relativi al controlling degli investimenti. L'impresa informa i Cantoni interessati sulle tematiche oggetto della presente Convenzione, di massima, nel quadro dell'attività di coordinamento tra i settori infrastruttura e trasporti. In aggiunta ai colloqui periodici presenta, nella WDI:

- a. rapporti intermedi semestrali sui progetti della categoria di rischio A;
- b. nel corso dell'anno, gli adeguamenti del piano d'investimento (cambiamenti di programma) soggetti ad approvazione;
- c. il rapporto annuale relativo al periodo fino al 31 dicembre, da inoltrare entro il 31 maggio successivo, contenente in particolare:
  1. i dati da trasmettere,
  2. il rapporto di gestione in forma di bozza o definitivo (e quello finanziario, se non compreso),
  3. i rapporti sui progetti della categoria di rischio A,
  4. il rapporto sullo stato della rete secondo la versione vigente del RTE 29900,
  5. la documentazione attestante la redditività secondo l'articolo 21 capoverso 2 della presente Convenzione,
  6. un rapporto succinto sull'attuazione CP, contenente informazioni su:
    - i. le principali evidenze desunte dai dati trasmessi
    - ii. il raggiungimento degli obiettivi e i motivi degli scostamenti nonché i correttivi e le misure predisposti o da predisporre
    - iii. le misure adottate secondo il PA SBS per conservare e promuovere la biodiversità (in particolare risanamento dei sostegni delle linee a media tensione),
- d. i dati su carico e grado di utilizzo dell'infrastruttura da presentare ogni quattro anni – la prima volta presumibilmente nel 2023 – per il resoconto del Consiglio federale al Parlamento di cui all'articolo 5 capoverso 2 LFIF.

<sup>2</sup> L'impresa mette a disposizione dell'UFT tutti gli altri documenti e le informazioni basilari di cui quest'ultimo necessita per assicurare una gestione efficace del finanziamento dell'infrastruttura, segnatamente le linee direttrici della strategia relativa agli impianti.

<sup>3</sup> Gli eventuali scostamenti significativi rispetto al raggiungimento degli obiettivi o all'avanzamento dei progetti vanno documentati e motivati indicando le relative misure di compensazione nonché comunicati in tempo utile all'UFT nella WDI. Il fatto che un'evoluzione negativa dei costi (costi supplementari) sia stata resa nota non implica automaticamente che questa sia accettata dall'UFT. Se constata 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>4</sup> L'UFT comunica all'impresa il risultato dell'esame del resoconto annuale.

#### **Art. 24 Obbligo di notifica**

In caso di sospetto fondato di azioni illecite, l'UFT deve essere informato immediatamente e in modo esaustivo. L'obbligo di notifica concerne anche i subappaltatori e altre società fornitrici di prestazioni (ad es. holding).

#### **Art. 25 Obbligo di conservazione**

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

#### **Art. 26 Presentazione dei conti**

La contabilizzazione di tutti i contributi avviene in base alle disposizioni dell'OCIC. L'impresa conferma, con la propria firma, che l'offerta è conforme alle basi per la presentazione dei conti.

### **Sezione 8: Allegati, entrata in vigore e validità**

#### **Art. 27 Modifiche**

<sup>1</sup> Le modifiche sono rette dall'articolo 29 OCPF e possono riguardare in particolare eventi impreveduti come danni causati da intemperie. La loro necessità va comprovata.

<sup>2</sup> Gli effetti di COVID-19 sull'indennità di esercizio 2021-2024 non sono ancora stati presi in considerazione nella presente versione.

#### **Art. 28 Allegati**

Le comunicazioni e gli allegati del WDI costituiscono parte integrante della presente Convenzione.

#### **Art. 29 Durata di validità**

La presente Convenzione è valida per gli anni 2021–2024. Le disposizioni sui mutui condizionalmente rimborsabili sono valide finché l'impresa li ha rimborsati o ha rinunciato agli stessi.

## Ufficio federale dei trasporti

.....  
Dr. P. Füglistaler  
Direttore

.....  
Pierre-André Meyrat  
Direttore supplente

3003 Berna, .....

## Ferrovie Luganesi SA (FLP)

.....  
Stefano Soldati  
Presidente del Consiglio d'amministrazione

.....  
Ing. Roberto Ferroni  
Direttore

Lugano, .....