



# Convenzione sulle prestazioni - Modello

---

In virtù dell'articolo 51 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101),

la Confederazione Svizzera, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), 3003 Berna,

e

il gestore dell'infrastruttura [XXX SA]  
stipulano una:

**Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e il  
gestore dell'infrastruttura [XXX SA] per gli anni 2025–2028**

## *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 [XXX SA] (di seguito: GI o impresa) per gli anni 2025–2028.

<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 2025–2028.

<sup>4</sup> L'ordinazione per il 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» 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> [Concerne le ferrovie senza traffico merci o senza accesso della propria rete a terzi, almeno NStCM, LEB, FB, FART e FLP] 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.

<sup>6</sup> [In caso di tratti senza funzione di collegamento tra località:] La/e tratta/e da ... a ... comprendente/i il tratto senza funzione di collegamento tra località da ... a ... è [sono] ordinata/e e finanziata/e congiuntamente al Cantone XYZ.

## **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 2025–2028.

<sup>2</sup> L'offerta di prestazioni si basa sull'offerta vx del GG.MM.AAAA dell'impresa di cui all'articolo 27 OCPF, vincolante e firmata in modo giuridicamente valido, ricevuta mediante l'interfaccia Web Dati dell'Infrastruttura (WDI) ([www.bav.admin.ch/wdi](http://www.bav.admin.ch/wdi)).

<sup>3</sup> In caso di contraddizioni tra singole disposizioni della presente Convenzione e il contenuto dell'offerta di cui al capoverso 2, si applicano le disposizioni della Convenzione. Per i versamenti è determinante il piano di pagamento risultante dalla WDI.

### **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 dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16);
- e. l'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122);
- f. l'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 relativa all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4);
- g. la legge del 5 ottobre 1990 sui sussidi (LSu; RS 616.1);
- h. la legge del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci (LTM; RS 742.41 [FF 2015 5993]);
- i. la legge del 21 giugno 2019 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1);
- j. l'ordinanza del 12 febbraio 2020 sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11);
- k. il concordato intercantonale del 25 novembre 1994 / 15 marzo 2001 sugli appalti pubblici (CIAP);
- l. l'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221);
- m. la legge del 13 dicembre 2002 sui disabili (LDis; RS 151.3);
- n. l'ordinanza del 12 novembre 2003 concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis; RS 151.34);
- o. 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);
- p. l'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1);
- q. la legge del 5 ottobre 2007 sulla geoinformazione (LGI; RS 510.62);
- r. l'ordinanza del 21 maggio 2008 sulla geoinformazione (OGI; RS 510.620).

Si applicano inoltre le seguenti normative:

- a. lo standard di settore Gestione finanziaria e controlling della convenzione sulle prestazioni, del 26 settembre 2019, incluso l'aggiornamento degli indici del xxx (SS-CCP, UTP);
- b. il Regelwerk Technik Eisenbahn 29900 del 4 aprile 2018, inclusi gli adeguamenti dell'8 novembre 2018 (R RTE 29900, UTP);
- c. [concerne i GI interessati dal TMS] il contratto quadro relativo all'utilizzo e al finanziamento del Traffic Management System (TMS) del xxx;
- d. le direttive pubblicate sul sito Internet dell'UFT.

### **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 2025, 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 dalla linea di contatto 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. [testo modello per le imprese interessate; adattare la formulazione alla situazione della cassa pensioni dell'impresa] la cassa pensioni dell'impresa presenta al 31 dicembre 2019 un grado di copertura del ... per cento,
2. [contributi di compensazione FFS Immobili; computo dei vantaggi ZVV; eventuali contributi di terzi per richieste supplementari ecc.],
3. in caso di danni causati dalle forze della natura la Confederazione concede aiuti finanziari sulla base degli articoli 59 Lferr e 39–41 OCPF se la riparazione dei danni supera le possibilità finanziarie dei GI. Alla luce di questi aiuti, i GI 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 2025–2028 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> [Non concerne l'ampliamento della stazione di Berna] 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 supplementari accordati nel quadro della presente Convenzione non possono essere impiegati per compiti sistemici affidati e sostenuti dalla Confederazione mediante un contratto separato, eccetto che per i costi diretti per l'impresa.

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

## **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 di 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 nonché gestisce adeguatamente l'impiego del personale e le competenze. 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;
- d. la protezione di impianti e sistemi necessari all'esercizio contro interventi abusivi (cibersicurezza);
- e. la disponibilità e lo sviluppo delle competenze specialistiche necessarie al mantenimento della sicurezza nella realizzazione e nell'esercizio degli impianti nonché nella gestione dell'esercizio ferroviario;
- f. [concerne solo le imprese interessate] l'attuazione delle misure di risanamento autorizzate per i passaggi a livello non conformi alla legge entro un anno dal passaggio in giudicato della relativa decisione.

### **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:

- a. attua la sua strategia di mantenimento della qualità sulla base dello stato della rete e 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. valuta e documenta, per ogni progetto, il rispetto della strategia di mantenimento della qualità, ovvero la sostenibilità dell'investimento, e della strategia sulla cultura della costruzione della Confederazione;
- d. armonizza la pianificazione con l'insieme del sistema ferroviario, coordinando il rinnovo dei sistemi da digitalizzare e centralizzare, quali gli impianti di sicurezza, e le fasi di ampliamento sotto forma di programmi per le sottoreti e le linee in modo da ottenere un'omogeneità dei sistemi e ridurre le interfacce;
- e. 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;

- f. 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 tenendo conto delle esigenze dell'automatizzazione del traffico merci ferroviario.

## **Art. 8      Efficienza e sostenibilità**

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. promuove l'innovazione e il passaggio al digitale, in conformità con la strategia ERTMS, e ottimizza costantemente i suoi processi;
- d. crea le basi e i presupposti per la realizzazione di ulteriori fasi di automatizzazione e digitalizzazione nella produzione ferroviaria in generale nonché, ad esempio, per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale e l'utilizzo di Wayside Intelligence al fine di semplificare i processi nel traffico merci;
- e. cerca forme di collaborazione con altri GI per garantire all'occorrenza la disponibilità o l'utilizzo delle conoscenze tecniche necessarie, ovvero per realizzare acquisti, attività operative o altri progetti;
- f. 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. L'impresa può anche mettere le sue superfici a disposizione per la generazione di energia da fonti rinnovabili;
- g. tiene conto della strategia climatica, della protezione contro il rumore e della Strategia Biodiversità Svizzera nonché documenta il proprio contributo allo sviluppo sostenibile dell'ambiente.

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

L'impresa garantisce, nel rispetto dell'economicità, elevate efficienza, disponibilità, resilienza (incl. esercizio stabile e conforme all'orario nonché cibersicurezza) 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, la protezione delle infrastrutture critiche e la massima stabilità possibile nello svolgimento dei trasporti tenendo conto della produttività e dell'efficienza nell'esercizio e nel mantenimento della qualità;
- c. gestisce l'esercizio in via prioritaria in modo tale da garantire la continuità delle catene di viaggio (traffico viaggiatori) e di trasporto (traffico merci). In caso di perturbazione la garanzia dell'esercizio prevale sulla puntualità del singolo treno;
- d. realizza come previsto le ristrutturazioni dell'infrastruttura per l'attuazione della LDis, applicando le «Istruzioni di pianificazione LDis» dell'UFT e il principio di proporzionalità. Per le stazioni e fermate in cui una ristrutturazione non è proporzionale, l'impresa definisce e pubblica misure sostitutive. Per le stazioni in cui la ristrutturazione è proporzionale ma non è stato possibile realizzarla entro il termine stabilito dalla legge (21.12.2023), definisce e pubblica misure transitorie;
- 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, che deve avvenire per tempo secondo le condizioni quadro di legge vigenti ed essere coordinata con i progetti di ampliamento.

#### **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. mette a disposizione del Servizio per l'assegnazione delle tracce le basi necessarie per un'ottimale attribuzione delle capacità; [tratte non interoperabili] provvede a un'attribuzione ottimale delle tracce a ogni ITF interessata;
- b. [concerne tutte le imprese ad eccezione di WAB] 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 con anticipo 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 220 metri [o 120 m per singole reti a scartamento ridotto]. Alle fermate ogni binario deve essere dotato di impianti destinati al pubblico, a meno che non serva soltanto incroci regolarmente previsti con treni passeggeri, treni di servizio o treni merci in transito. La lunghezza del marciapiede è determinata da quella dei convogli prevista nel programma per la tratta (art. 7 cpv. 1 lett. f) o in quello di utilizzazione della rete. Laddove tali standard causano costi elevati o 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. Nell'ambito dell'attuazione delle rispettive misure l'impresa si attiene, tra le altre cose, alla guida dell'UFT per la reportistica sulla biodiversità.

<sup>4</sup> [Ferrovie a scartamento normale o tratte interoperabili secondo Oferr] I programmi relativi al controllo della marcia dei treni presentati all'UFT secondo la sua direttiva concernente la transizione da SIGNUM / ZUB a ETCS L1 LS sono attuati o in corso di attuazione. In caso di mutamento delle condizioni quadro, i programmi sono verificati e, ove necessario, adeguati.

<sup>5</sup> [Concerne solo AVA sulla tratta già WSB, RBS e FB] La rete dell'impresa è dotata del sistema di controllo della marcia dei treni ZSL-90. Il suo adattamento in vista dell'ulteriore esercizio avviene in base alle specifiche disposizioni dell'UFT in collaborazione con Aargau Verkehr AG AVA, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS e Forchbahn FB.

<sup>6</sup> [Ferrovie a scartamento metrico tranne BLT, TRN (tratta Boudry–Neuchâtel Place Pury), FB, RBS (tratta Bern–Gümligen–Worb)] 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>7</sup> [Ferrovie a scartamento metrico] 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 [o B per tratte con trasporto su carrello/carro trasportatore] di cui alle disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983 dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr; RS 742.141.11) ad articolo 18. 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>8</sup> [BLT (rete tranviaria), FB] L'impresa predispone l'ulteriore adeguamento della rete a scartamento metrico in modo da poter utilizzare ruote con i profili C e rispettare la sagoma di spazio libero C di cui alle DE-Oferr ad articolo 18.

<sup>9</sup> [Scartamento normale] La Divisione FFS Infrastruttura assicura l'esercizio della rete ferroviaria con ETCS Level 1 Limited Supervision o Level 2, garantendo la conservazione delle conoscenze tecniche necessarie e assumendosi la responsabilità del coordinamento tecnico e operativo tra i GI e le ITF. [e/o per ferrovie a scartamento ridotto o tratte non interoperabili] 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>10</sup> [Concerne solo le FFS] La Divisione FFS Infrastruttura gestisce e sviluppa la rete di radiocomunicazione ferroviaria Svizzera (GSM-R o FRMCS). [...] In qualità di gestore del sistema di radiocomunicazione ferroviaria assicura l'interoperabilità con altre ferrovie svizzere ed estere, verifica e procura le rispettive attrezzature periferiche di terra e le rende accessibili senza discriminazioni agli altri GI. Pianifica inoltre per tempo l'introduzione della generazione successiva del sistema GSM-R coordinandosi con l'UFT.

<sup>11</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 (p. es. contro l'inquinamento acustico dei cantieri o per proteggere le acque).

<sup>12</sup> [Concerne solo le FFS] Le FFS mettono il Traffic Management System (TMS) a disposizione di tutti i GI intenzionati a utilizzarlo e ne assicurano la partecipazione e la non discriminazione a livello di configurazione ed esercizio del sistema. Limitano al minimo gli ostacoli di accesso in particolare per i piccoli GI (p. es. mediante offerte modulari di

prestazioni) e fanno in modo che all'occorrenza i sistemi TMS possano essere facilmente scorporati dall'infrastruttura delle FFS. Nell'ambito del resoconto annuale forniscono una panoramica delle decisioni del comitato direttivo (specificando se sono state adottate all'unanimità) ed espongono lo stato di avanzamento dei lavori nonché le eventuali difficoltà e differenze con i GI e le ITF partecipanti.

[Concerne i GI partecipanti al TMS] I GI partecipanti al TMS concludono una convenzione di utilizzazione con le FFS e collaborano attivamente ai lavori di sviluppo. Nel rapporto annuale riferiscono all'UFT se a loro avviso nel TMS è stata garantita la parità di trattamento.

## **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 [Aggiunta solo per BLSN] compresa la gestione dell'esercizio nella valle dell'Aare e nell'Alto Vallese conformemente al contratto con le FFS. [Aggiunta concernente solo SZU, TPC, MVR, WAB e BOB] Conformemente all'articolo 49 capoverso 3 Lferr sono escluse le seguenti tratte senza funzione di collegamento tra località: L'impresa provvede affinché il finanziamento per l'esercizio e il mantenimento di queste tratte sia garantito in altro modo. Eventuali soluzioni forfettarie devono essere approvate dall'UFT.

<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 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>4</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 i trasporti esistenti o previsti, in particolare con i programmi d'offerta futuri (fasi di ampliamento PROSSIF), e sottopone la sua valutazione all'UFT per verifica. Sono considerate modifiche delle possibilità di utilizzazione in particolare: la soppressione di punti d'incrocio o coppie di scambi; l'accorciamento della lunghezza utile dei marciapiedi o della lunghezza di binari di deviazione ovvero della lunghezza utile degli incroci; la contrazione della disponibilità in binari dotati di marciapiede o in binari di ricevimento e di formazione; la diminuzione del carico per asse o della lunghezza di treno ammissibili; la riduzione della sagoma di spazio libero, dell'intervallo fra i treni o delle capacità di ricovero; l'allungamento dei tragitti per le coincidenze.

<sup>5</sup> L'impresa si impegna a notificare all'UFT le cessioni gratuite o alienazioni importanti di ogni tipo di impianto, in particolare di quelli realizzati o acquistati con fondi pubblici. Il GI ha l'obbligo di destinare i ricavi provenienti da alienazioni di impianti agli investimenti per il rinnovo dell'infrastruttura. In caso di cambio di destinazione o alienazione di un oggetto finanziato con contributi di cui all'articolo 51b Lferr, si applica l'articolo 29 LSu.

<sup>6</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 e cessioni in diritto di superficie 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>7</sup> [Concerne tutti i GI] 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.

<sup>8</sup> [Concerne solo le FFS] Nell'ordinazione sono comprese le stazioni di smistamento di cui all'articolo 5 OARF-UFT e all'allegato 5 della concezione del trasporto di merci per ferrovia. Un'eventuale verifica del numero delle stazioni di smistamento necessarie e della loro organizzazione è condotta secondo i processi stabiliti nella concezione.

### **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;
- e. costruzione ed esercizio di impianti per i trasporti con autobus e per il traffico stradale privato (p. es. impianti Park&Ride);
- f. costruzione ed esercizio di impianti di trasbordo del traffico combinato (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 [solo RhB] (tranne RhB);
- k. premi dell'assicurazione per danni causati dalle forze della natura, escluse le assicurazioni immobiliari cantonali obbligatorie.

### **Art. 14 Compiti sistemici (compiti preminenti)**

Abrogato, argomento trattato nell'articolo 3 capoverso x.

## **Sezione 5: Limite finanziario**

### **Art. 15 Sussidi**

<sup>1</sup> La Confederazione concede all'impresa, per gli anni 2025–2028, 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 limite 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, nella WDI la ripartizione del contributo d'investimento tra indennità per ammortamenti e mutuo, tenendo conto degli oneri di ammortamento effettivi o stimati per la fine dell'anno e dei 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, entro la fine di gennaio dell'anno successivo l'UFT comunica i mezzi versati e l'ammontare del mutuo in una lettera che deve essere confermata dall'impresa. L'indennità per ammortamenti va registrata senza incidenza sugli utili / sulle perdite 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. [Variante] I seguenti progetti, per i quali non esiste ancora un progetto di pubblicazione approvato, sono posti sotto la riserva che l'UFT ne approvi i piani prima della realizzazione e che siano stati stanziati i fondi necessari. I seguenti progetti sono da considerare opzioni: (elencare i progetti opzionali).

<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> [Concerne le imprese interessate con opzioni] 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 predisporre un'aggiunta alla presente Convenzione.

<sup>5</sup> I mezzi accordati possono essere impiegati per innovazioni solo con il consenso dell'UFT.

<sup>6</sup> [Concerne le imprese interessate] La Confederazione e l'impresa hanno convenuto la realizzazione dei seguenti investimenti d'ampliamento secondo il diritto previgente con un fabbisogno di fondi del limite di spesa per gli anni 2025–2028 di complessivamente ... milioni di franchi: (elencare i progetti).

## **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 [TT.MM.JJJJ] accettata dall'UFT nella WDI.

## CP 25–28 XXX SA (in fr.)

CP xxx 25–28	2025	2026	2027	2028	Totale
Indennità d'esercizio CP					-
Contributi d'investimento CP					-
<b>Mezzi CP</b>	-	-	-	-	-
Opzioni CP					-
<b>Totale XXX SA</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) stilato 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 (p. 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

<sup>1</sup> 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) [oppure indicare un'altra soluzione opportuna]. 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. [Se l'impresa non soddisfa i criteri summenzionati, per i fondi d'investimento del settore dell'infrastruttura deve essere tenuto un apposito conto bancario.]

## **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. Con il rapporto annuale 2025 l'impresa presenta all'UFT un piano aggiornato 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> 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, non devono causare costi non coperti. La documentazione attestante la redditività degli impianti di cui all'articolo 62 capoverso 2 Lferr, nonché delle parti d'impianto non necessarie all'esercizio in caso di impianti a utilizzazione mista, va presentata nella WDI nell'ambito del rispettivo rapporto annuale sulla base dei costi integrali ai sensi dell'articolo 64 capoverso 2 Lferr. Eventuali disavanzi devono essere imputati in primo luogo ad altre attività accessorie o, eventualmente, 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> [Variante 1] Poiché la Confederazione è azionista maggioritario di [XXX SA], nella procedura di pubblicazione del bando si applicano in linea di principio la LAPub e il relativo sistema di rimedi giuridici e di ricorso alle autorità competenti (Tribunale amministrativo federale, Tribunale federale). [Variante 2, event. diritto cantonale] Poiché la Confederazione non è azionista maggioritario dell'impresa, nella procedura di pubblicazione del bando si applica in linea di principio il CIAP, fatte salve le disposizioni dell'articolo 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 è determinata dai requisiti dell'SS-CCP. Conformemente a quest'ultimo, se in un progetto il GI riscontra importanti differenze, ne mette al corrente l'UFT quanto prima (comunicazione immediata). 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. i rapporti intermedi semestrali sui progetti della categoria di rischio A, incluso aggiornamento del piano d'investimento;
- 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 30 aprile successivo, contenente in particolare:
1. i dati da trasmettere,
  2. il rapporto di gestione (e quello finanziario, se non compreso) in forma di bozza o definitivo ovvero dopo la verifica da parte dell'ufficio di revisione,
  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, incluse motivazione delle differenze rispetto alla pianificazione precedente nelle voci della contabilità analitica e motivazione delle differenze rispetto alla pianificazione precedente negli investimenti con commento sullo stato di attuazione LDis
    - ii. il raggiungimento degli obiettivi e i motivi degli scostamenti, per quanto concerne gli indici, nonché i correttivi e le misure predisposti o da predisporre; i principali motivi delle differenze tra un anno e l'altro per quanto riguarda i dati statistici
    - iii. la riconciliazione del saldo finanziario al conto bancario degli investimenti
    - iv. l'esposizione di eventuali alienazioni (terreni e impianti) o comunicazione che non ne sono state operate
    - v. l'esposizione dei rinnovi anticipati
    - vi. [concerne solo imprese interessate] l'adempimento dei compiti sistemici;
    - vii. [concerne solo imprese interessate] l'implementazione della strategia ERTMS
- d. [concerne le altre ferrovie] ogni due anni un rapporto sulle misure adottate per conservare e promuovere la biodiversità conformemente alla pubblicata guida al resoconto sulla biodiversità secondo le convenzioni sulle prestazioni 2025–2028;
- e. i dati su carico e grado di utilizzo dell'infrastruttura da presentare ogni quattro anni – presumibilmente nel 2026 – 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.

<sup>5</sup> L'impresa pubblica il rapporto sullo stato della rete al 31 dicembre di cui al vigente RTE 29900 entro il 30 aprile dell'anno successivo.

## **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 (p. 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.

#### **Art. 28 Dati e allegati secondo la WDI**

I dati e gli allegati nella WDI costituiscono parte integrante della presente Convenzione.

#### **Art. 29 Durata di validità**

La presente Convenzione è valida per gli anni 2025–2028. Le disposizioni sui mutui condizionalmente rimborsabili sono valide finché l'impresa li ha rimborsati o ha rinunciato agli stessi.

**Ufficio federale dei trasporti**

.....  
Nome e cognome  
Direttore/trice

.....  
Martin von Känel  
Capodivisione Finanziamento

3003 Berna, .....

**xxx SA**

.....  
Nome e cognome  
Presidente del Consiglio d'amministrazione

.....  
Nome e cognome  
Direttore/trice

xxxx luogo, .....