

## **Ferrovia transalpina svizzera**

**Convenzione tra la Confederazione svizzera e le Ferrovie federali svizzere (FFS) (allegato 1)**

**Convenzione tra la Confederazione svizzera e AlpTransit San Gottardo SA (ATG) (allegato 2)**

**Convenzione tra la Confederazione svizzera e la BLS ferrovia del Lötschberg SA (BLS) (allegato 3)**

**Convenzione tra la Confederazione svizzera e la BLS AlpTransit SA (BLS AT) (allegato 4)**

---

In virtù del decreto federale del 20 marzo 1998<sup>1</sup> concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici e della revisione del 20 marzo 1998 del decreto federale del 4 ottobre 1991<sup>2</sup> concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (D sul traffico alpino) sono state concluse tra la Confederazione da una parte e le FFS e la loro filiale ATG nonché la BLS e la sua filiale BLS AT dall'altra nuove convenzioni sulla realizzazione delle nuove ferrovie transalpine del San Gottardo e del Lötschberg. Esse sostituiscono le convenzioni concluse tra la Confederazione e le ferrovie nel 1993<sup>3</sup>.

5 luglio 2000

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni:

11044

Moritz Leuenberger

<sup>1</sup> Articolo 196 numero 3 della Costituzione federale.

<sup>2</sup> RS **742.104**

<sup>3</sup> FF **1994** III 1388

## **Convenzione tra la Confederazione svizzera (Confederazione) e le Ferrovie federali svizzere SA (FFS)**

**sulla realizzazione della nuova ferrovia transalpina in virtù  
dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettere a e c del decreto sul transito alpino**

---

### **Sezione 1: Generalità**

#### **Art. 1**            Condizioni quadro

Le condizioni quadro della presente convenzione sono definite segnatamente nei seguenti decreti federali:

- Decreto federale del 20 marzo 1998<sup>4</sup> concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici;
- Decreto federale del 4 ottobre 1991<sup>5</sup> concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino);
- Decreto federale del 9 ottobre 1998<sup>6</sup> relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari;
- Decreto federale dell'8 dicembre 1999<sup>7</sup> concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA (decreto sul finanziamento del transito alpino).

#### **Art. 2**            Oggetto della convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione disciplina i rapporti tra la Confederazione e le FFS per quanto concerne la realizzazione della linea di base del San Gottardo e della galleria di base dello Zimmerberg (senza il collegamento tra la linea che costeggia la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo), conformemente all'articolo 5<sup>bis</sup> lettere a e c del decreto sul transito alpino.

<sup>2</sup> I progetti di potenziamento del resto della rete di cui all'articolo 9 del decreto sul transito alpino sono disciplinati in una convenzione separata.

4    RU **1999** 741

5    RS **742.104**

6    RS **742.140**

7    FF **2000** 136

## **Sezione 2: Costruzione dell'infrastruttura**

### **Art. 3** Ordinazione dell'opera

La Confederazione ordina all'AlpTransit San Gottardo SA l'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1.

### **Art. 4** Obbligo delle FFS di trasferire incarichi

<sup>1</sup> Le FFS si impegnano a trasferire alla loro filiale AlpTransit San Gottardo SA tutti i diritti e i doveri necessari alla progettazione e alla costruzione dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1.

<sup>2</sup> L'AlpTransit San Gottardo SA è interamente responsabile dinanzi alla Confederazione della progettazione e della costruzione dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1 nonché del rispetto del limite di spesa.

### **Art. 5** AlpTransit San Gottardo SA

<sup>1</sup> L'AlpTransit San Gottardo SA è una società anonima conforme alle disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>8</sup>, di cui le FFS detengono la maggioranza delle azioni.

<sup>2</sup> Il Consiglio d'amministrazione della società è composto al massimo di otto membri. In virtù dell'articolo 762 del Codice delle obbligazioni, la Confederazione ne può designare al massimo tre. Per quanto possibile, la nomina dei membri del Consiglio d'amministrazione avviene d'intesa tra la Confederazione e le FFS.

<sup>3</sup> La Confederazione ha il diritto di assumere una partecipazione nell'AlpTransit San Gottardo SA. Sono ammesse partecipazioni da parte di terzi. È fatto salvo il capoverso 1.

### **Art. 6** Rapporti tra le FFS e l'AlpTransit San Gottardo SA

<sup>1</sup> L'influsso delle FFS sull'AlpTransit San Gottardo SA si limita alle competenze attribuite per legge all'assemblea generale.

<sup>2</sup> La collaborazione tra le FFS e l'AlpTransit San Gottardo SA è disciplinata mediante una convenzione.

<sup>3</sup> È fatto salvo l'articolo 9.

### **Art. 7** Rapporti tra la Confederazione e l'AlpTransit San Gottardo SA

Il rapporto tra la Confederazione e l'AlpTransit San Gottardo SA è disciplinato da una convenzione separata.

<sup>8</sup> RS 220

### Sezione 3: Interessi del gestore

#### Art. 8 Tutela degli interessi del gestore

<sup>1</sup> Le FFS rappresentano, nei confronti della filiale AlpTransit San Gottardo SA, gli interessi del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1, tenendo conto dell'ordinazione della Confederazione e dei progetti esposti al pubblico e approvati.

<sup>2</sup> Le FFS devono garantire che vi sia sempre la possibilità di trasferire a terzi la gestione dell'infrastruttura.

<sup>3</sup> Le FFS sono responsabili verso la Confederazione della scrupolosa tutela degli interessi del gestore.

#### Art. 9 Modalità

<sup>1</sup> D'intesa con l'AlpTransit San Gottardo SA, le FFS devono difendere nei documenti di pianificazione gli interessi del gestore. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) decide in via definitiva delle controversie.

<sup>2</sup> Nel caso di trasferimento della proprietà (art. 17), le FFS possono imputare all'AlpTransit San Gottardo SA, a carico del progetto di costruzione, i costi derivanti dalla tutela degli interessi.

### Sezione 4: Finanziamento

#### Art. 10 Principio

Fatta salva l'approvazione dei crediti da parte del Parlamento, la Confederazione stanziava i fondi necessari direttamente a favore dell'AlpTransit San Gottardo SA.

#### Art. 11 Condizioni di finanziamento

<sup>1</sup> I fondi stanziati a favore dell'AlpTransit San Gottardo SA per realizzare l'infrastruttura di cui all'articolo 5<sup>bis</sup> lettera a del decreto sul transito alpino, inclusi i relativi interessi cumulati, sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- un quarto come contributi a fondo perso;
- la metà come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>2</sup> I fondi concessi all'AlpTransit San Gottardo SA per realizzare la galleria di base dello Zimmerberg in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera c del decreto sul transito alpino, inclusi gli interessi cumulati, sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- tre quarti come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>3</sup> La durata dei prestiti a tassi d'interesse del mercato è di dieci anni. I prestiti esigibili prima della fine dei lavori di costruzione sono convertiti automaticamente in nuovi prestiti rimborsabili, remunerati ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>4</sup> Durante la fase di costruzione i prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non possono essere disdetti anticipatamente per esigerne il rimborso.

<sup>5</sup> Qualora vi siano modifiche importanti (in particolare dell'ordinazione) in grado di compromettere la redditività, le modalità di finanziamento di cui sopra sono rinegoziate.

#### **Art. 12** Rimunerazione dei prestiti

<sup>1</sup> I prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non sono remunerati durante la fase di costruzione.

<sup>2</sup> Il tasso d'interesse dei prestiti ai tassi di mercato corrisponde ai costi di emissione (inclusa la tassa d'emissione) di un prestito federale rifondibile in dieci anni, calcolato alla fine dell'anno.

#### **Art. 13** Imposta sul valore aggiunto

Le conseguenze dell'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto delle prestazioni oggetto della presente convenzione, in particolare un'eventuale riduzione della deduzione d'imposta precedente, sono disciplinate da una convenzione separata tra le FFS, l'AlpTransit San Gottardo SA e la Confederazione, quest'ultima rappresentata dal Dipartimento federale delle finanze (DFF) e dal DATEC.

#### **Art. 14** Altre modalità di finanziamento

Le altre modalità di finanziamento sono disciplinate dalla convenzione tra la Confederazione e l'AlpTransit San Gottardo SA.

#### **Art. 15** Altri modelli di finanziamento

<sup>1</sup> Dopo essersi consultata con l'AlpTransit San Gottardo SA e le FFS, la Confederazione stabilisce altri modelli di finanziamento (ad esempio, un finanziamento privato) dell'infrastruttura o di determinate parti di essa, in particolare degli impianti tecnici ferroviari, della galleria di base dello Zimmerberg e/o della galleria di base del Ceneri.

<sup>2</sup> Le FFS si impegnano a contribuire all'adeguamento della presente convenzione allo scopo di applicare i modelli di finanziamento prescelti.

### **Sezione 5: Proprietà dell'infrastruttura**

#### **Art. 16** Proprietà dell'infrastruttura

<sup>1</sup> In virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> del decreto sul transito alpino, la rete delle FFS è ampliata con l'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1.

<sup>2</sup> Durante la fase di costruzione, l'AlpTransit San Gottardo SA acquisisce la proprietà dei fondi e i diritti materiali connessi all'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1.

#### **Art. 17** Trasferimento della proprietà alla Confederazione

<sup>1</sup> Qualora la Confederazione volesse diventare proprietaria dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 capoverso 1 o di parti di essa, le basi legali vanno, se necessario, adeguate di conseguenza. Compiuto tale adeguamento o se esso non si rivela necessario, la Confederazione ha il diritto di acquisire la proprietà dell'infrastruttura in questione.

<sup>2</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma di rilevamento dell'AlpTransit San Gottardo SA, la Confederazione si limita, come contropartita, a versare agli azionisti un ammontare che equivale al capitale azionario versato (comprese le riserve legali).

<sup>3</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma d'acquisizione della proprietà fondiaria e di altri diritti sulla nuova infrastruttura, la Confederazione si limita, come contropartita, a condonare i prestiti concessi e gli eventuali interessi cumulati.

<sup>4</sup> Le parti contraenti disciplinano di comune accordo gli ulteriori dettagli del trasferimento di proprietà.

### **Sezione 6: Disposizioni finali**

#### **Art. 18** Controversie

<sup>1</sup> Un tribunale arbitrale, composto da tre giudici delle istanze superiori cantonali, decide delle controversie sorte a seguito dell'applicazione della presente convenzione.

<sup>2</sup> Ciascuna delle parti designa un giudice arbitrale. I due arbitri così designati ne nominano un terzo in qualità di presidente.

<sup>3</sup> Se gli arbitri non sono riusciti a giungere ad un accordo o vi sono riusciti solo in parte entro 60 giorni dalla data in cui una parte ha manifestato per iscritto la volontà di adire il tribunale arbitrale, oppure se una parte si rifiuta di collaborare, spetta al presidente del Tribunale federale designare i membri del tribunale arbitrale.

<sup>4</sup> Il tribunale arbitrale ha sede a Berna. La procedura arbitrale poggia sugli articoli 19 segg. dell'ordinanza del 3 febbraio 1993<sup>9</sup> concernente l'organizzazione e la procedura delle commissioni federali di ricorso e di arbitrato.

<sup>5</sup> Contro la decisione del tribunale arbitrale è possibile inoltrare ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale in virtù dell'articolo 98, lettera e della legge federale del 16 dicembre 1943<sup>10</sup> sull'organizzazione giudiziaria.

<sup>9</sup> RS 173.31

<sup>10</sup> RS 173.110

**Art. 19** Entrata in vigore, abrogazione dell'attuale convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione entrerà in vigore non appena sarà stata firmata dalle parti.

<sup>2</sup> Sostituisce la convenzione del 18/25 ottobre 1993 stipulata tra la Confederazione e le FFS.

<sup>3</sup> Qualora le condizioni quadro cambiassero, la presente convenzione deve essere modificata di conseguenza. Le FFS rinunciano in tal caso, nei confronti della Confederazione, a far valere eventuali diritti acquisiti in virtù della presente convenzione o a richiederne un indennizzo.

19 settembre 2000 In nome del Consiglio federale svizzero

Il presidente della Confederazione: Adolf Ogi

La cancelliera della Confederazione: Annemarie Huber-Hotz

27 settembre 2000 In nome delle Ferrovie federali svizzere SA

Il presidente del Consiglio d'amministrazione: Lalive

Il direttore: Weibel

## **Convenzione tra la Confederazione Svizzera (Confederazione) e AlpTransit San Gottardo SA (ATG)**

**sulla progettazione, costruzione e finanziamento  
della nuova ferrovia transalpina in virtù  
dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettere a e c del decreto sul transito alpino**

---

### **Sezione 1: Generalità**

#### **Art. 1**            Condizioni quadro

Le condizioni quadro della presente convenzione sono definite nei seguenti decreti federali:

- Decreto federale del 20 marzo 1998<sup>11</sup> concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici;
- Decreto federale del 4 ottobre 1991<sup>12</sup> concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino);
- Decreto federale del 9 ottobre 1998<sup>13</sup> relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari;
- Decreto federale dell'8 dicembre 1999<sup>14</sup> concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA (decreto sul finanziamento del transito alpino).

#### **Art. 2**            Oggetto della convenzione

La presente convenzione disciplina i rapporti tra la Confederazione e l'ATG per quanto concerne la progettazione, la costruzione e il finanziamento della linea di base del San Gottardo e della galleria di base dello Zimmerberg (senza il collegamento tra la linea che costeggia la riva sinistra del lago di Zurigo e la linea del San Gottardo), conformemente all'articolo 5<sup>bis</sup> lettere a e c del decreto sul transito alpino.

<sup>11</sup> RU **1999** 741

<sup>12</sup> RS **742.104**

<sup>13</sup> RS **742.140**

<sup>14</sup> FF **2000** 136

## Sezione 2: Ordinazione

### Art. 3 Ordinazione della Confederazione

<sup>1</sup> L'ATG si impegna a progettare e costruire l'infrastruttura di cui all'articolo 2, conformemente all'ordinazione della Confederazione.

<sup>2</sup> L'ordinazione della Confederazione contempla le prestazioni menzionate in allegato<sup>15</sup> (inclusi gli standard tecnici) e gli obiettivi in materia di costi e di scadenze.

### Art. 4 Responsabilità dell'ATG

<sup>1</sup> L'ATG è responsabile verso la Confederazione della progettazione e della realizzazione accurata dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 conformemente all'ordinazione della Confederazione nonché dell'impiego efficiente dei mezzi finanziari messi a disposizione.

<sup>2</sup> La responsabilità della società è disciplinata dalle disposizioni di legge.

### Art. 5 Ripartizione dei rischi

<sup>1</sup> L'ATG è interamente responsabile di tutti i rischi legati alla progettazione e alla costruzione dell'infrastruttura di cui all'articolo 2.

<sup>2</sup> Sono esclusi i seguenti rischi, la cui responsabilità incombe alla Confederazione:

- modifiche dell'ordinazione della Confederazione;
- modifiche del decreto concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici, del decreto sul transito alpino, del decreto relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari e del decreto sul finanziamento del transito alpino;
- ritardi nelle procedure d'approvazione del piano settoriale e dei progetti preliminari dovuti a motivi politici e comprovati dall'ATG;
- mancato o ritardato stanziamento dei mezzi finanziari;
- rischi dipendenti dalla natura del suolo, nella misura in cui le condizioni effettive non corrispondono alle previsioni (inclusi i margini di variazione) dei rapporti geologici relativi al progetto di costruzione.

<sup>3</sup> La gestione dei rischi è retta dal capitolo 16 della direttiva concernente il controlling della NFTA.

## Sezione 3: Interessi del gestore

### Art. 6 Interessi del gestore

<sup>1</sup> L'ATG deve tener conto degli interessi del gestore nella fase di progettazione e di costruzione.

<sup>15</sup> Non pubblicato nel FF.

<sup>2</sup> Tali interessi sono rappresentati dalle Ferrovie federali svizzere SA (FFS), tenendo conto dell'ordinazione della Confederazione e dei progetti esposti al pubblico e approvati.

<sup>3</sup> Gli interessi del gestore devono trovare un riscontro nei documenti di pianificazione, di comune accordo tra le FFS e l'ATG. In caso di controversie, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) decide in via definitiva.

#### **Sezione 4: Fase di costruzione**

##### **Art. 7** Direzione del progetto

<sup>1</sup> La Confederazione dirige il progetto conformemente alla direttiva concernente il controlling della NFTA. L'ATG sostiene la Confederazione e le garantisce l'accesso ai documenti.

<sup>2</sup> La Confederazione esercita la vigilanza sulla progettazione, sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura.

##### **Art. 8** Programma di costruzione e conclusione dei lavori

<sup>1</sup> L'ATG decide il programma di costruzione nel rispetto delle condizioni quadro legali e finanziarie.

<sup>2</sup> L'ATG comunica alla Confederazione e alle FFS quando l'infrastruttura o parti dell'opera pronte alla messa in servizio sono ultimate.

#### **Sezione 5: Finanziamento**

##### **Art. 9** Stanziamento dei mezzi finanziari

<sup>1</sup> Fatta salva l'approvazione dei crediti da parte del Parlamento, la Confederazione stanziava direttamente a favore dell'ATG i fondi necessari. A tal fine, tiene conto dei crediti d'impegno approvati dal Parlamento nonché delle disposizioni relative al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari.

<sup>2</sup> I mezzi finanziari sono stanziati su un conto corrente.

##### **Art. 10** Interessi intercalari

Un quarto dei prelievi effettuati dall'ATG dal conto corrente è remunerato al tasso d'interesse di cui all'articolo 12 capoverso 2. Gli altri prelievi non sono gravati da interessi intercalari.

**Art. 11** Condizioni di finanziamento

<sup>1</sup> I fondi stanziati a favore dell'ATG per la realizzazione dell'infrastruttura in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera a del decreto sul transito alpino e i relativi interessi cumulati sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- un quarto come contributi a fondo perso;
- la metà come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>2</sup> I fondi concessi all'ATG per la realizzazione della galleria di base dello Zimmerberg in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera c del decreto sul transito alpino e i relativi interessi cumulati sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- tre quarti come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>3</sup> La durata dei prestiti ai tassi d'interesse del mercato è di dieci anni. I prestiti esigibili prima della fine dei lavori di costruzione sono convertiti automaticamente in nuovi prestiti rimborsabili, remunerati ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>4</sup> Durante la fase di costruzione, i prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non possono essere disdetti anticipatamente per esigerne il rimborso.

<sup>5</sup> Qualora vi siano modifiche importanti (in particolare dell'ordinazione) in grado di compromettere la redditività, le modalità di finanziamento di cui sopra sono rinegoziate.

**Art. 12** Rimunerazione dei prestiti

<sup>1</sup> I prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non sono remunerati durante la fase di costruzione.

<sup>2</sup> Il tasso d'interesse dei prestiti a tasso di mercato corrisponde ai costi di emissione (inclusa la tassa d'emissione) di un prestito federale rifondibile in dieci anni, calcolato alla fine dell'anno.

**Art. 13** Modalità di finanziamento

D'intesa con la Confederazione, l'ATG può applicare altre modalità di finanziamento, qualora, nel caso specifico, esse si rivelino economicamente più convenienti.

**Art. 14** Direttive per la presentazione dei conti

<sup>1</sup> D'intesa con l'ATG, il DATEC emana le direttive necessarie all'applicazione della presente convenzione per quanto concerne la presentazione dei conti, in particolare le modalità d'ammortamento e l'iscrizione all'attivo, l'impiego dei contributi a fondo perso e l'imputazione dei costi legati alla vigilanza del progetto.

<sup>2</sup> Nelle direttive, il DATEC tiene conto delle disposizioni pertinenti del Codice delle obbligazioni e, nella misura del possibile, delle raccomandazioni in materia di presentazione dei conti.

**Art. 15** Imposta sul valore aggiunto

Le conseguenze dell'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto delle prestazioni oggetto della presente convenzione, in particolare un'eventuale riduzione della deduzione d'imposta precedente, sono disciplinate da una convenzione separata tra le FFS, l'ATG e la Confederazione, quest'ultima rappresentata dal Dipartimento federale delle finanze (DFF) e dal DATEC.

**Art. 16** Rincaro

<sup>1</sup> I costi menzionati nell'allegato sono calcolati sulla base del 1991 e sono attualmente adeguati all'evoluzione del rincaro in base all'indice zurighese dei costi dell'edilizia abitativa. Le parti contraenti sono consapevoli che non esiste attualmente un indice affidabile del rincaro, applicabile alle costruzioni sotterranee e agli impianti tecnici ferroviari.

<sup>2</sup> Subito dopo l'aggiudicazione dei grandi lotti di costruzione delle gallerie, la Confederazione definisce in collaborazione con l'ATG un indice applicabile alle costruzioni sotterranee.

**Art. 17** Altri modelli di finanziamento

<sup>1</sup> Dopo essersi consultata con l'ATG e le FFS, la Confederazione stabilisce altri modelli di finanziamento (ad esempio, un finanziamento privato) dell'infrastruttura o di determinate parti di essa, in particolare degli impianti tecnici ferroviari, della galleria di base dello Zimmerberg e/o della galleria di base del Ceneri.

<sup>2</sup> L'ATG si impegna a contribuire all'adeguamento della presente convenzione allo scopo di applicare i modelli di finanziamento prescelti.

## **Sezione 6: Proprietà dell'infrastruttura**

**Art. 18** Proprietà dell'infrastruttura

<sup>1</sup> In virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> del decreto sul transito alpino, la rete delle FFS è ampliata con l'infrastruttura di cui all'articolo 2.

<sup>2</sup> Durante la fase di costruzione, l'ATG acquisisce la proprietà dei fondi e i diritti materiali connessi all'infrastruttura di cui all'articolo 2.

**Art. 19** Trasferimento della proprietà alla Confederazione

<sup>1</sup> Qualora la Confederazione volesse diventare proprietaria dell'infrastruttura di cui all'articolo 2 o di parti di essa, le basi legali vanno, se necessario, adeguate di conseguenza. Compiuto tale adeguamento o se esso non si rivela necessario, la Confederazione ha il diritto di acquisire la proprietà dell'infrastruttura in questione.

<sup>2</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma di rilevamento dell'ATG, la Confederazione si limita, come contropartita, a versare agli

azionisti un ammontare che equivale al capitale azionario versato (comprese le riserve legali).

<sup>3</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma d'acquisizione della proprietà fondiaria e di altri diritti sulla nuova infrastruttura, la Confederazione si limita, come contropartita, a condonare i prestiti concessi e gli eventuali interessi cumulati.

<sup>4</sup> Le parti contraenti disciplinano di comune accordo gli ulteriori dettagli del trasferimento di proprietà.

## **Sezione 7: Disposizioni finali**

### **Art. 20** Controversie

<sup>1</sup> Un tribunale arbitrale, composto da tre giudici delle istanze superiori cantonali, decide delle controversie sorte a seguito dell'applicazione della presente convenzione.

<sup>2</sup> Ciascuna delle parti designa un giudice arbitrale. I due arbitri così designati ne nominano un terzo in qualità di presidente.

<sup>3</sup> Se gli arbitri non sono riusciti a giungere ad un accordo o vi sono riusciti solo in parte entro 60 giorni dalla data in cui una parte ha manifestato per iscritto la volontà di adire il tribunale arbitrale, oppure se una parte si rifiuta di collaborare, spetta al presidente del Tribunale federale designare i membri del tribunale arbitrale.

<sup>4</sup> Il tribunale arbitrale ha sede a Berna. La procedura arbitrale poggia sugli articoli 19 segg. dell'ordinanza del 3 febbraio 1993<sup>16</sup> concernente l'organizzazione e la procedura delle commissioni federali di ricorso e di arbitrato.

<sup>5</sup> Contro la decisione del tribunale arbitrale è possibile inoltrare ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale in virtù dell'articolo 98, lettera e della legge federale del 16 dicembre 1943<sup>17</sup> sull'organizzazione giudiziaria.

### **Art. 21** Entrata in vigore, abrogazione dell'attuale convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione entrerà in vigore non appena sarà stata firmata dalle parti.

<sup>16</sup> RS 173.31  
<sup>17</sup> RS 173.110

<sup>2</sup> Qualora le condizioni quadro cambiassero e/o la convenzione tra la Confederazione e le FFS sulla realizzazione delle nuove trasversali ferroviarie alpine del... venisse modificata, la presente convenzione deve essere modificata di conseguenza. L'ATG rinuncia in tal caso, nei confronti della Confederazione, a far valere eventuali diritti acquisiti in virtù della presente convenzione o a richiederne un indennizzo.

19 settembre 2000      In nome del Consiglio federale svizzero  
Il presidente della Confederazione: Adolf Ogi  
La cancelliera della Confederazione: Annemarie Huber-Hotz

8 ottobre 2000      In nome dell'AlpTransit San Gottardo SA  
Il presidente del Consiglio d'amministrazione: Blum  
Il direttore: Zbinden

## **Convenzione tra la Confederazione svizzera (Confederazione) e la BLS Ferrovia del Lötschberg SA (BLS)**

**sulla realizzazione della nuova ferrovia transalpina  
in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto  
sul transito alpino (linea di base del Lötschberg)**

---

### **Sezione 1: Generalità**

#### **Art. 1**            Condizioni quadro

Le condizioni quadro della presente convenzione sono definite nei seguenti decreti federali:

- Decreto federale del 20 marzo 1998<sup>18</sup> concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici;
- Decreto federale del 4 ottobre 1991<sup>19</sup> concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino);
- Decreto federale del 26 settembre 1991<sup>20</sup> per l'ampliamento e la proroga della concessione alla Società ferroviaria delle Alpi Bernesi Berna-Lötschberg-Sempione (BLS);
- Decreto federale del 9 ottobre 1998<sup>21</sup> relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari;
- Decreto federale dell'8 dicembre 1999<sup>22</sup> concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA (decreto sul finanziamento del transito alpino).

#### **Art. 2**            Oggetto della convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione disciplina i rapporti tra la Confederazione e la BLS per quanto concerne la realizzazione della linea di base del Lötschberg, conformemente all'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino.

<sup>2</sup> I progetti di potenziamento del resto della rete di cui all'articolo 9 del decreto sul transito alpino sono disciplinati in una convenzione separata.

<sup>18</sup> RU **1999** 741

<sup>19</sup> RS **742.104**

<sup>20</sup> FF **1993** I 90

<sup>21</sup> RS **742.140**

<sup>22</sup> FF **2000** 136

## Sezione 2: Costruzione della linea di base del Lötschberg

### Art. 3 Ordinazione dell'opera

La Confederazione ordina la linea di base del Lötschberg alla società BLS AlpTransit SA.

### Art. 4 Obbligo della BLS di trasferire incarichi

<sup>1</sup> La BLS si impegna a trasferire alla sua filiale BLS AlpTransit SA tutti i diritti e i doveri necessari alla progettazione e alla costruzione della linea di base del Lötschberg.

<sup>2</sup> La BLS AlpTransit SA è interamente responsabile dinanzi alla Confederazione della progettazione e della costruzione della linea di base del Lötschberg nonché del rispetto del limite di spesa.

### Art. 5 BLS AlpTransit SA

<sup>1</sup> La BLS AlpTransit SA è una società anonima conforme alle disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>23</sup>, di cui la BLS detiene la maggioranza delle azioni.

<sup>2</sup> Il Consiglio d'amministrazione della società è composto al massimo di sette membri. In virtù dell'articolo 762 del Codice delle obbligazioni, la Confederazione ne può designare al massimo tre. Per quanto possibile, la nomina dei membri del Consiglio d'amministrazione avviene d'intesa tra la Confederazione e la BLS.

<sup>3</sup> La Confederazione ha il diritto di assumere una partecipazione nella società BLS AlpTransit SA. Sono ammesse partecipazioni da parte di terzi. È fatto salvo il capoverso 1.

### Art. 6 Rapporti tra la BLS e la BLS AlpTransit SA

<sup>1</sup> L'influsso della BLS sulla BLS AlpTransit SA si limita alle competenze attribuite per legge all'assemblea generale.

<sup>2</sup> La collaborazione tra la BLS e la BLS AlpTransit SA è disciplinata mediante una convenzione.

<sup>3</sup> È fatto salvo l'articolo 9.

### Art. 7 Rapporti tra la Confederazione e la BLS AlpTransit SA

I rapporti tra la Confederazione e la BLS AlpTransit SA sono disciplinati da una convenzione separata.

**Art. 8** Concessione

<sup>1</sup> La BLS si impegna a trasmettere alla BLS AlpTransit SA la concessione necessaria alla costruzione della linea di base. È fatta salva l'approvazione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

<sup>2</sup> Se la gestione dell'infrastruttura degli assi di transito del Lötschberg viene affidata a terzi in virtù di una decisione federale, la BLS si impegna a contribuire a risolvere la questione della concessione.

**Sezione 3: Interessi del gestore**

**Art. 9** Tutela degli interessi del gestore

<sup>1</sup> La BLS rappresenta gli interessi del gestore della linea di base del Lötschberg nei confronti della BLS AlpTransit SA, tenendo conto dell'ordinazione della Confederazione e dei progetti esposti al pubblico e approvati.

<sup>2</sup> La BLS deve garantire che vi sia sempre la possibilità di trasferire a terzi la gestione dell'infrastruttura.

<sup>3</sup> La BLS è responsabile verso la Confederazione della scrupolosa tutela degli interessi del gestore.

**Art. 10** Modalità

<sup>1</sup> D'intesa con la BLS AlpTransit SA, la BLS deve difendere gli interessi del gestore nei documenti di pianificazione. Il DATEC decide in via definitiva delle controversie.

<sup>2</sup> Nel caso di trasferimento della proprietà (articolo 18), la BLS può imputare alla BLS AlpTransit SA, a carico del progetto di costruzione, i costi derivanti dalla tutela degli interessi.

**Sezione 4: Finanziamento**

**Art. 11** Principio

Fatta salva l'approvazione dei crediti da parte del Parlamento, la Confederazione stanziava i fondi necessari direttamente a favore della BLS AlpTransit SA.

**Art. 12** Condizioni di finanziamento

<sup>1</sup> I fondi stanziati a favore della BLS AlpTransit SA per realizzare l'infrastruttura di cui all'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino, inclusi i relativi interessi cumulati, sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- un quarto come contributi a fondo perso;
- la metà come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili a tassi d'interesse del mercato.

<sup>2</sup> La durata dei prestiti a tassi d'interesse del mercato è di dieci anni. I prestiti esigibili prima della fine dei lavori di costruzione sono convertiti automaticamente in nuovi prestiti rimborsabili, remunerati ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>3</sup> Durante la fase di costruzione, i prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non possono essere disdetti anticipatamente per esigerne il rimborso.

<sup>4</sup> Qualora vi siano modifiche importanti (in particolare dell'ordinazione) in grado di compromettere la redditività, le modalità di finanziamento di cui sopra sono rinegoziate.

#### **Art. 13** Rimunerazione dei prestiti

<sup>1</sup> I prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non sono remunerati durante la fase di costruzione.

<sup>2</sup> Il tasso d'interesse dei prestiti ai tassi del mercato corrisponde ai costi di emissione (inclusa la tassa d'emissione) di un prestito federale rifondibile in dieci anni, calcolato alla fine dell'anno.

#### **Art. 14** Imposta sul valore aggiunto

Le conseguenze dell'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto delle prestazioni oggetto della presente convenzione, in particolare un'eventuale riduzione della deduzione d'imposta precedente, sono disciplinati da una convenzione separata tra la BLS, la BLS AlpTransit SA e la Confederazione, quest'ultima rappresentata dal Dipartimento federale delle finanze (DFF) e dal DATEC.

#### **Art. 15** Altre modalità di finanziamento

Le altre modalità di finanziamento sono disciplinate dalla convenzione tra la Confederazione e la BLS AlpTransit SA.

#### **Art. 16** Altri modelli di finanziamento

<sup>1</sup> Dopo essersi consultata con la BLS e la BLS AlpTransit SA, la Confederazione stabilisce altri modelli di finanziamento (ad esempio, finanziamento privato) dell'infrastruttura o di determinate parti di essa, in particolare degli impianti tecnici ferroviari.

<sup>2</sup> La BLS si impegna a contribuire all'adeguamento della presente convenzione allo scopo di applicare i modelli di finanziamento prescelti.

## Sezione 5: Proprietà dell'infrastruttura

### Art. 17 Proprietà dell'infrastruttura

<sup>1</sup> In virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino, la rete della BLS è ampliata con l'aggiunta della linea di base del Lötschberg.

<sup>2</sup> Durante la fase di costruzione, la BLS AlpTransit SA acquisisce la proprietà dei fondi e i diritti materiali connessi alla linea di base del Lötschberg.

### Art. 18 Trasferimento della proprietà alla Confederazione

<sup>1</sup> Qualora la Confederazione volesse diventare proprietaria della linea di base del Lötschberg, le basi legali vanno, se necessario, adeguate di conseguenza. Compiuto tale adeguamento o se esso non si rivela necessario, la Confederazione ha il diritto di acquisire la proprietà dell'infrastruttura in questione.

<sup>2</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma di rilevamento della BLS AlpTransit SA, la Confederazione si limita, come contropartita, a versare agli azionisti un ammontare che equivale al capitale azionario versato (comprese le riserve legali).

<sup>3</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma d'acquisizione della proprietà fondiaria e di altri diritti sulla nuova infrastruttura, la Confederazione si limita, come contropartita, a condonare i prestiti concessi e gli eventuali interessi cumulati.

<sup>4</sup> Le parti contraenti disciplinano di comune accordo gli ulteriori dettagli del trasferimento di proprietà.

<sup>5</sup> Nella decisione sul trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1, la Confederazione deve tener conto dei legami esistenti tra la gestione della linea di base del Lötschberg e la galleria di sommità.

## Sezione 6: Disposizioni finali

### Art. 19 Controversie

<sup>1</sup> Un tribunale arbitrale, composto da tre giudici delle istanze superiori cantonali, decide delle controversie sorte a seguito dell'applicazione della presente convenzione.

<sup>2</sup> Ciascuna delle parti designa un giudice arbitrale. I due arbitri così designati ne nominano un terzo in qualità di presidente.

<sup>3</sup> Se gli arbitri non sono riusciti a giungere ad un accordo o vi sono riusciti solo in parte entro 60 giorni dalla data in cui una parte ha manifestato per iscritto la volontà di adire il tribunale arbitrale, oppure se una parte si rifiuta di collaborare, spetta al presidente del Tribunale federale designare i membri del tribunale arbitrale.

<sup>4</sup> Il tribunale arbitrale ha sede a Berna. La procedura arbitrale poggia sugli articoli 19 segg. dell'ordinanza del 3 febbraio 1993<sup>24</sup> concernente l'organizzazione e la procedura delle commissioni federali di ricorso e di arbitrato.

<sup>5</sup> Contro la decisione del tribunale arbitrale è possibile inoltrare ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale in virtù dell'articolo 98, lettera e della legge federale del 16 dicembre 1943<sup>25</sup> sull'organizzazione giudiziaria.

**Art. 20**            Entrata in vigore, abrogazione dell'attuale convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione entrerà in vigore non appena sarà stata firmata dalle parti.

<sup>2</sup> Sostituisce la convenzione dell'8/17 dicembre 1993 stipulata tra la Confederazione e la BLS.

<sup>3</sup> Qualora le condizioni quadro cambiassero, la presente convenzione va modificata di conseguenza. La BLS rinuncia in tal caso, nei confronti della Confederazione, a far valere eventuali diritti acquisiti in virtù della presente convenzione o a richiederne un indennizzo.

19 settembre 2000      In nome del Consiglio federale svizzero  
   Il presidente della Confederazione: Adolf Ogi  
   La cancelliera della Confederazione: Annemarie Huber-Hotz

26 settembre 2000      In nome della BLS Ferrovia del Lötschberg SA  
   Il presidente del Consiglio d'amministrazione: Nyderegger  
   Il direttore: Tromp

<sup>24</sup> RS 173.31

<sup>25</sup> RS 173.110

## **Convenzione tra la Confederazione svizzera (Confederazione) e la BLS AlpTransit SA (BLS AT)**

**sulla progettazione, costruzione e finanziamento  
della nuova ferrovia transalpina in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b  
del decreto sul transito alpino (linea di base del Lötschberg)**

---

### **Sezione 1: Generalità**

#### **Art. 1**            Condizioni quadro

Le condizioni quadro della presente convenzione sono definite nei seguenti decreti federali:

- Decreto federale del 20 marzo 1998<sup>26</sup> concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici;
- Decreto federale del 4 ottobre 1991<sup>27</sup> concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino);
- Decreto federale del 26 settembre 1991<sup>28</sup> per l'ampliamento e la proroga della concessione alla Società ferroviaria delle Alpi Bernesi Berna-Lötschberg-Sempione (BLS);
- Decreto federale del 9 ottobre 1998<sup>29</sup> relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari;
- Decreto federale dell'8 dicembre 1999<sup>30</sup> concernente il nuovo credito complessivo per la NFTA (decreto sul finanziamento del transito alpino).

#### **Art. 2**            Oggetto della convenzione

La presente convenzione disciplina i rapporti tra la Confederazione e la BLS AT per quanto concerne la progettazione, la costruzione e il finanziamento della linea di base del Lötschberg, conformemente all'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino.

<sup>26</sup> RU **1999** 741

<sup>27</sup> RS **742.104**

<sup>28</sup> FF **1993** I 90

<sup>29</sup> RS **742.140**

<sup>30</sup> FF **2000** 136

## Sezione 2: Ordinazione

### Art. 3 Ordinazione della Confederazione

<sup>1</sup> La BLS AT si impegna a progettare e costruire la linea di base del Lötschberg conformemente all'ordinazione della Confederazione.

<sup>2</sup> L'ordinazione della Confederazione contempla le prestazioni menzionate in allegato<sup>31</sup> (inclusi gli standard tecnici) e gli obiettivi in materia di costi e di scadenze.

### Art. 4 Responsabilità della BLS AT

<sup>1</sup> La BLS AT è responsabile verso la Confederazione della progettazione e della realizzazione accurata della linea di base del Lötschberg, conformemente all'ordinazione della Confederazione nonché dell'impiego efficace dei mezzi finanziari messi a disposizione.

<sup>2</sup> La responsabilità della società è disciplinata dalle disposizioni di legge.

### Art. 5 Ripartizione dei rischi

<sup>1</sup> La BLS AT è interamente responsabile di tutti i rischi legati alla progettazione e alla costruzione della linea di base del Lötschberg.

<sup>2</sup> Sono esclusi i seguenti rischi, la cui responsabilità incombe alla Confederazione:

- modifiche dell'ordinazione della Confederazione;
- modifiche del decreto concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici, del decreto sul transito alpino, del decreto relativo al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari e del decreto sul finanziamento del transito alpino;
- ritardi nelle procedure d'approvazione del piano settoriale e dei progetti preliminari dovuti a motivi politici comprovati dalla BLS AT;
- mancato o ritardato stanziamento dei mezzi finanziari;
- rischi dipendenti dalla natura del suolo, nella misura in cui le condizioni effettive non corrispondono alle previsioni (inclusi i margini di variazione) dei rapporti geologici relativi al progetto di costruzione.

<sup>3</sup> La gestione dei rischi è retta dal capitolo 16 della direttiva concernente il controlling della NFTA.

## Sezione 3: Interessi del gestore

### Art. 6 Interessi del gestore

<sup>1</sup> La BLS AT deve tener conto degli interessi del gestore nella fase di progettazione e di costruzione.

<sup>31</sup> Non pubblicato nel FF.

<sup>2</sup> Tali interessi sono rappresentati dalla BLS Ferrovia del Lötschberg SA (BLS), tenendo conto dell'ordinazione della Confederazione e dei progetti esposti al pubblico e approvati.

<sup>3</sup> Gli interessi del gestore devono trovare un riscontro nei documenti di pianificazione, di comune accordo tra la BLS e la BLS AT. In caso di controversie, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) decide in via definitiva.

#### **Art. 7** Concessione

La BLS AT prende atto che la BLS, previa approvazione da parte del DATEC, è tenuta a cederle la concessione per la costruzione della linea di base del Lötschberg.

### **Sezione 4: Fase di costruzione**

#### **Art. 8** Direzione del progetto

<sup>1</sup> La Confederazione dirige il progetto conformemente alla direttiva concernente il controlling della NFTA. La BLS AT sostiene la Confederazione e le garantisce l'accesso ai documenti.

<sup>2</sup> La Confederazione esercita la vigilanza sulla progettazione, sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura.

#### **Art. 9** Programma di costruzione e conclusione dei lavori

<sup>1</sup> La BLS AT decide il programma di costruzione nel rispetto delle condizioni quadro legali e finanziarie.

<sup>2</sup> La BLS AT comunica alla Confederazione e alla BLS quando l'infrastruttura o parti dell'opera pronte alla messa in servizio sono ultimate.

### **Sezione 5: Finanziamento**

#### **Art. 10** Stanziamento dei mezzi finanziari

<sup>1</sup> Fatta salva l'approvazione dei crediti da parte del Parlamento, la Confederazione stanziava direttamente a favore della BLS AlpTransit SA i fondi necessari. A tal fine, tiene conto dei crediti d'impegno approvati dal Parlamento nonché delle disposizioni relative al regolamento del fondo per i grandi progetti ferroviari.

<sup>2</sup> I mezzi finanziari sono stanziati su un conto corrente.

#### **Art. 11** Interessi intercalari

Un quarto dei prelievi effettuati dalla BLS AT dal conto corrente è remunerato al tasso di cui all'articolo 13 capoverso 2. Gli altri prelievi non sono gravati da interessi intercalari.

**Art. 12** Condizioni di finanziamento

<sup>1</sup> I fondi stanziati a favore della BLS AT per la realizzazione dell'infrastruttura in virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino e i relativi interessi cumulati sono convertiti alla fine dell'anno come segue:

- un quarto come contributi a fondo perso;
- la metà come prestiti a tasso d'interesse variabile e rimborso condizionato;
- un quarto come prestiti rimborsabili ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>2</sup> La durata dei prestiti ai tassi d'interesse del mercato è di dieci anni. I prestiti esigibili prima della fine dei lavori di costruzione sono convertiti automaticamente in nuovi prestiti rimborsabili, remunerati ai tassi d'interesse del mercato.

<sup>3</sup> Durante la fase di costruzione, i prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non possono essere disdetti anticipatamente per esigerne il rimborso.

<sup>4</sup> Qualora vi siano modifiche importanti (in particolare dell'ordinazione) in grado di compromettere la redditività, le modalità di finanziamento di cui sopra sono rinegoziate.

**Art. 13** Rimunerazione dei prestiti

<sup>1</sup> I prestiti a tasso variabile e rimborso condizionato non sono remunerati durante la fase di costruzione.

<sup>2</sup> Il tasso d'interesse dei prestiti ai tassi di mercato corrisponde ai costi di emissione (inclusa la tassa d'emissione) di un prestito federale rifondibile in dieci anni, calcolato alla fine dell'anno.

**Art. 14** Modalità di finanziamento

D'intesa con la Confederazione, la BLS AT può applicare altre modalità di finanziamento, qualora, nel caso specifico, esse si rivelino economicamente più convenienti.

**Art. 15** Direttive per la presentazione dei conti

<sup>1</sup> D'intesa con la BLS AT, il DATEC emana le direttive necessarie all'applicazione della presente convenzione per quanto concerne la presentazione dei conti, in particolare le modalità d'ammortamento e l'iscrizione all'attivo, l'impiego dei contributi a fondo perso e l'imputazione dei costi legati alla vigilanza del progetto.

<sup>2</sup> Nelle direttive, il DATEC tiene conto delle disposizioni pertinenti del Codice delle obbligazioni e, nella misura del possibile, delle raccomandazioni in materia di presentazione dei conti.

**Art. 16** Imposta sul valore aggiunto

Le conseguenze dell'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto delle prestazioni oggetto della presente convenzione, in particolare un'eventuale riduzione della deduzione d'imposta precedente, sono disciplinate da una convenzione separata tra

la BLS, la BLS AlpTransit SA e la Confederazione, quest'ultima rappresentata dal Dipartimento federale delle finanze (DFF) e dal DATEC.

**Art. 17** Rincaro

<sup>1</sup> I costi menzionati nell'allegato sono calcolati sulla base del 1991 e sono attualmente adeguati all'evoluzione del rincaro in base all'indice zurighese dei costi dell'edilizia abitativa. Le parti contraenti sono consapevoli che non esiste attualmente un indice affidabile del rincaro, applicabile alle costruzioni sotterranee e agli impianti tecnici ferroviari.

<sup>2</sup> Subito dopo l'aggiudicazione dei grandi lotti di costruzione delle gallerie, la Confederazione definisce in collaborazione con la BLS AT un indice applicabile alle costruzioni sotterranee.

**Art. 18** Altri modelli di finanziamento

<sup>1</sup> Dopo essersi consultata con la BLS AT e la BLS la Confederazione stabilisce altri modelli di finanziamento (ad esempio, un finanziamento privato) dell'infrastruttura o di determinate parti di essa, in particolare degli impianti tecnici ferroviari.

<sup>2</sup> La BLS AT si impegna a contribuire all'adeguamento della presente convenzione allo scopo di applicare i modelli di finanziamento prescelti.

## **Sezione 6: Proprietà dell'infrastruttura**

**Art. 19** Proprietà dell'infrastruttura

<sup>1</sup> In virtù dell'articolo 5<sup>bis</sup> lettera b del decreto sul transito alpino, la rete della BLS viene ampliata con l'aggiunta della linea di base del Lötschberg.

<sup>2</sup> Durante la fase di costruzione, la BLS AT acquisisce la proprietà dei fondi e i diritti materiali connessi alla linea di base del Lötschberg.

**Art. 20** Trasferimento della proprietà alla Confederazione

<sup>1</sup> Qualora la Confederazione volesse diventare proprietaria della linea di base del Lötschberg, le basi legali vanno, se necessario, adeguate di conseguenza. Compiuto tale adeguamento o se esso non si rivela necessario, la Confederazione ha il diritto di acquisire la proprietà dell'infrastruttura in questione.

<sup>2</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma di rilevamento della BLS AT, la Confederazione si limita, come contropartita, a versare agli azionisti un ammontare che equivale al capitale azionario versato (comprese le riserve legali).

<sup>3</sup> Se il trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 avviene sotto forma d'acquisizione della proprietà fondiaria e di altri diritti sulla nuova infrastruttura, la Confederazione si limita, come contropartita, a condonare i prestiti concessi e gli eventuali interessi cumulati.

<sup>4</sup> Le parti contraenti disciplinano di comune accordo gli ulteriori dettagli del trasferimento di proprietà.

<sup>5</sup> Nella decisione sul trasferimento di proprietà di cui al capoverso 1 la Confederazione deve tener conto dei legami esistenti tra la gestione della linea di base del Lötschberg e la galleria di sommità.

## **Sezione 7: Disposizioni finali**

### **Art. 21** Controversie

<sup>1</sup> Un tribunale arbitrale, composto da tre giudici delle istanze superiori cantonali, decide delle controversie sorte a seguito dell'applicazione della presente convenzione.

<sup>2</sup> Ciascuna delle parti designa un giudice arbitrale. I due arbitri così designati ne nominano un terzo in qualità di presidente.

<sup>3</sup> Se gli arbitri non sono riusciti a giungere ad un accordo o vi sono riusciti solo in parte entro 60 giorni dalla data in cui una parte ha manifestato per iscritto la volontà di adire il tribunale arbitrale, oppure se una parte si rifiuta di collaborare, spetta al presidente del Tribunale federale designare i membri del tribunale arbitrale.

<sup>4</sup> Il tribunale arbitrale ha sede a Berna. La procedura arbitrale poggia sugli articoli 19 segg. dell'ordinanza del 3 febbraio 1993<sup>32</sup> concernente l'organizzazione e la procedura delle commissioni federali di ricorso e di arbitrato.

<sup>5</sup> Contro la decisione del tribunale arbitrale è possibile inoltrare ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale in virtù dell'articolo 98, lettera e della legge federale del 16 dicembre 1943<sup>33</sup> sull'organizzazione giudiziaria.

### **Art. 22** Entrata in vigore, abrogazione dell'attuale convenzione

<sup>1</sup> La presente convenzione entrerà in vigore non appena sarà stata firmata dalle parti.

<sup>32</sup> RS 173.31

<sup>33</sup> RS 173.110

<sup>2</sup> Qualora le condizioni quadro cambiassero e/o la convenzione tra la Confederazione e la BLS sulla realizzazione delle nuove trasversali ferroviarie alpine del... venisse modificata, la presente convenzione deve essere modificata di conseguenza. La BLS rinuncia in tal caso, nei confronti della Confederazione, a far valere eventuali diritti acquisiti in virtù della presente convenzione o a richiederne un indennizzo.

19 settembre 2000      In nome del Consiglio federale svizzero  
                                 Il presidente della Confederazione: Adolf Ogi  
                                 La cancelliera della Confederazione: Annemarie Huber-Hotz

27 settembre 2000      In nome della BLS AlpTransit SA  
                                 Il presidente del Consiglio d'amministrazione: Josi  
                                 Il direttore: Teuscher

11044