

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010

Il Consiglio federale svizzero

e

la società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS),

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

visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957² sulle ferrovie (LFerr),
convengono:

Preambolo

¹ La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010. Gli obiettivi pluriennali e la chiara separazione di competenze tra Confederazione e FFS consentono di attuare, in un contesto affidabile, le decisioni aziendali con rapidità e efficacia.

² In base alla presente convenzione sulle prestazioni, il Consiglio federale emana per le FFS una strategia basata sul rapporto di proprietà. In tale strategia sono completati e concretizzati gli obiettivi della convenzione sulle prestazioni.

³ Con la convenzione sulle prestazioni la Confederazione ordina le prestazioni per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura esistente. I mezzi finanziari necessari per indennizzare le prestazioni infrastrutturali ordinate sono stanziati nell'ambito di un limite di spesa per gli anni 2007–2010.

⁴ L'ordinazione per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura è coordinata con i progetti finanziati separatamente nell'ambito del fondo FTP e del fondo infrastrutturale.

⁵ Le ordinazioni di prestazioni nei settori del trasporto di viaggiatori e di merci sono oggetto di convenzioni separate.

¹ RS 742.31

² RS 742.101

Sezione 1: Obiettivo e basi

Art. 1 Obiettivo

¹ La presente convenzione sulle prestazioni stabilisce gli obiettivi elaborati congiuntamente dalla Confederazione Svizzera e dalla società anonima Ferrovie federali svizzere (FFS) per gli anni 2007–2010.

² Essa definisce l'offerta infrastrutturale che la Confederazione ordina presso le FFS per gli anni 2007–2010.

Art. 2 Basi giuridiche

La presente convenzione poggia sull'articolo 8 LFFS e sugli articoli 49 segg. LFerr.

Art. 3 Basi pianificatorie

L'ordinazione dell'offerta infrastrutturale si fonda sulle seguenti basi rispettivamente ipotesi pianificatorie:

- a. prezzo dei tracciati:
 - sistema dei prezzi dei tracciati conformemente all'ordinanza del 25 novembre 1998³ concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF),
 - prezzo dei tracciati (prezzi minimi) conformemente alle disposizioni esecutive del 19 agosto 2005⁴ dell'OARF (DE-OARF),
 - il contributo di copertura per il trasporto regionale di viaggiatori è pari al 14 per cento del ricavo di settore come stabilito dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) il 17 settembre 2002,
 - il contributo di copertura per il trasporto di viaggiatori su lunghe distanze è pari all'8 per cento del ricavo di settore come stabilito dall'UFT il 4 dicembre 2004,
 - riduzione dei sussidi al prezzo dei tracciati nel traffico a carico completo conformemente al Programma di sgravio 03 approvato dal Parlamento,
 - contributo di copertura nel trasporto di merci pari a 0,52 ct. per tonnellata chilometro netta come stabilito il 17 dicembre 2005 dalle FFS,
 - bonus insonorizzazione di 1 ct./chilometro di asse come stabilito dall'UFT il 1° gennaio 2004 per i veicoli destinati al trasporto di viaggiatori e di merci risanati dal profilo fonico; dal 1° gennaio 2010 il bonus insonorizzazione per i veicoli destinati al trasporto di persone risanati dal profilo fonico diminuisce a 0,5 ct./chilometro di asse;

³ RS 742.122

⁴ RS 742.122.4

- b. altre condizioni quadro finanziarie:
 - costi dell'acquisto di corrente elettrica per FFS Infrastruttura al livello attuale di 9,5 ct./kWh (dalle sottostazioni),
 - contributi di compensazione del settore immobiliare delle FFS e del settore centrale destinati a FFS Infrastruttura: 150 milioni di franchi annui,
 - partecipazione ZVV in proporzione ai vantaggi: nel 2007: 38 milioni di franchi, nel 2008: 39 milioni di franchi, nel 2009: 40 milioni di franchi e nel 2010: 41 milioni di franchi (acconti),
 - riduzione forfetaria della deduzione dell'imposta precedente: 3,5 % per gli anni dal 2007 al 2010;
- c. altre ipotesi pianificatorie:
 - la pianificazione delle FFS si basa sull'ipotesi che nel periodo della presente convenzione sia trovata una soluzione per il risanamento della cassa pensioni delle FFS, cui la Confederazione e le FFS parteciperanno versando gli importi corrispondenti,
 - la galleria di base del Lötschberg entra in pieno esercizio il 9 dicembre 2007,
 - gli interessi del gestore per la galleria di base del Gottardo sono salvaguardati conformemente alla vigente convenzione del 27 settembre 2000,
 - il finanziamento degli investimenti per l'entrata in servizio della galleria di base del Gottardo e delle linee di accesso all'asse del Gottardo è effettuato con i mezzi del fondo FTP. Esso è oggetto di una convenzione separata. A tale riguardo il Consiglio federale sottopone un progetto al Parlamento,
 - l'ETCS-Level 2 entrerà in servizio nel dicembre 2006 sulla linea di nuova costruzione Mattstetten–Rothrist. Nel dicembre 2007 la velocità massima sulla linea di nuova costruzione sarà aumentata da 160 a 200 km/h. L'ETCS-Euroloop sarà disponibile a partire dal 2009 (Limited Supervision disponibile dal 2010). Lo standard ETCS europeo determinante si basa sulle specifiche tecniche per l'interoperabilità (STI).

Art. 4 Delimitazione dei finanziamenti speciali

¹ Il finanziamento ordinario dell'infrastruttura ferroviaria mediante la presente convenzione comprende l'indennità per i costi non coperti e pianificati compresi gli ammortamenti, nonché la messa a disposizione dei necessari mezzi d'investimento supplementari.

² Ulteriori investimenti possono essere garantiti sia da un'espressa normativa della presente convenzione sia da un finanziamento speciale della Confederazione e dei Cantoni. Non sono oggetto della presente convenzione i finanziamenti speciali (fondo FTP e eventualmente fondo infrastrutturale).

³ Gli investimenti per terminali del traffico combinato e per binari di raccordo che sono sostenuti dalla Confederazione con finanziamenti speciali non possono essere finanziati con mezzi supplementari della presente convenzione.

Sezione 2: Obiettivi per le FFS

Art. 5 Principi della fornitura di prestazioni

Nei settori dell'infrastruttura e dei trasporti le FFS improntano le loro prestazioni alle esigenze di mercato. La Confederazione consente alle FFS di fornire prestazioni in maniera efficace accordando loro condizioni concorrenziali eque e garantendo un'adeguata libertà di gestione. Essa si aspetta un ulteriore incremento della produttività nel quadro di un elevato standard di qualità. Se, in singoli settori d'attività, la situazione del mercato non consente di coprire le spese d'esercizio per un lungo periodo, le FFS forniscono prestazioni solo su esplicita ordinazione dei poteri pubblici e in base a un'indennità decisa in precedenza.

Art. 6 Obiettivi di politica dei trasporti

Le prestazioni delle FFS sono improntate agli obiettivi della politica dei trasporti stabiliti dalla Confederazione. Nell'ambito delle loro competenze aziendali le FFS apportano il proprio contributo in particolare nei seguenti ambiti:

- a. il trasporto di viaggiatori contribuisce in modo sostanziale a incrementare la quota di mercato dei trasporti pubblici;
- b. con una produzione vantaggiosa dal profilo dei costi e offerte idonee al mercato, FFS Cargo sostiene gli sforzi della Confederazione per il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla ferrovia. Nel traffico di vagoni a pieno carico (TVC) FFS Cargo mette a disposizione un'ampia offerta nel quadro di un esercizio autonomo dal profilo economico;
- c. FFS Infrastruttura provvede alla manutenzione della rete ferroviaria e ne assicura la durevolezza tenuto conto dello sviluppo tecnologico; essa realizza i progetti di potenziamento rispettando i tempi e i costi previsti nonché l'ambiente. Con una pianificazione ottimale dei tracciati sostiene gli utenti nel conseguimento dei loro obiettivi e in quanto proprietaria e mandante del servizio per l'assegnazione dei tracciati si impegna per un'attribuzione non discriminatoria dei tracciati.

Art. 7 Obiettivi finanziari

¹ FFS Infrastruttura e il trasporto regionale di viaggiatori devono perlomeno pareggiare il bilancio, tenuto conto dell'indennità per i costi non coperti e pianificati.

² Nei settori in cui non sussiste diritto all'indennità le FFS ottengono un adeguato profitto.

³ Il profitto ottenuto crea il margine di manovra necessario per l'ulteriore sviluppo aziendale, per la partecipazione al risanamento della cassa pensioni delle FFS e per fornire i contributi di compensazione dal settore immobili, concordati nell'ambito della strategia basata sul rapporto di proprietà.

⁴ Le FFS possono ricevere dalla Confederazione finanziamenti alle condizioni del mercato dei capitali per un importo massimo di 300 milioni di franchi l'anno. In casi particolari (p. es. contributo delle FFS al risanamento della cassa pensioni), il Consiglio federale può autorizzare la concessione di importi superiori.

Art. 8 Sicurezza

Con una gestione transettoriale della sicurezza, le FFS provvedono – entro i limiti delle possibilità economiche – a mantenere costantemente elevato il livello della sicurezza, adattandolo all'evoluzione della tecnica e dei potenziali rischi. Nell'ambito della sua attività di vigilanza, l'UFT controlla se la gestione della sicurezza è in grado di funzionare nella pratica.

Art. 9 Partecipazioni e cooperazioni

Tenuto conto della presente convenzione e delle loro possibilità finanziarie e di personale, le FFS possono impegnarsi in partecipazioni e cooperazioni (alleanze, costituzione di società e altre forme di collaborazione) in Svizzera e all'estero se ciò contribuisce al rafforzamento dell'attività di base in Svizzera o risponde a una logica strategico-industriale di altro tipo e se contribuisce al conseguimento degli obiettivi strategici e, a lungo termine, alla stabilità o alla crescita dell'azienda. Le partecipazioni e le cooperazioni vanno gestite accuratamente a livello direzionale, tenendo adeguatamente conto dei rischi che ne derivano.

Art. 10 Orientamento strategico del trasporto di viaggiatori

¹ Il sistema globale dei trasporti pubblici necessita di un coordinamento nazionale della pianificazione e della fornitura di prestazioni. Con le altre aziende di trasporti e con la collaborazione della Confederazione, le FFS predispongono un'offerta nazionale integrata e ne dirigono la coordinazione. Il traffico regionale, locale e delle agglomerazioni va integrato nel sistema globale.

² I programmi d'offerta ottimizzati dal profilo della domanda forniscono al settore delle infrastrutture e alla Confederazione le basi necessarie per la pianificazione degli investimenti di ampliamento della rete.

³ Sulla base della concessione vigente le FFS gestiscono la rete nazionale dei trasporti a lunga distanza secondo standard qualitativi di alto livello e ne ricavano un adeguato profitto.

⁴ Nel trasporto regionale di viaggiatori, le FFS assicurano l'attuale, elevata quota di mercato ottimizzando continuamente il rapporto tra indennità e prestazione. Inoltre, le FFS si preparano in maniera mirata a un eventuale gara d'aggiudicazione.

⁵ Nel trasporto transfrontaliero di viaggiatori, le FFS migliorano la loro posizione di mercato nella misura in cui questo contribuisca alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 7 capoverso 2.

Art. 11 Orientamento strategico nel traffico merci

¹ FFS Cargo attua in modo coerente l'attuale strategia di transito (produzione transfrontaliera unica) e amplia rapidamente il proprio volume di traffico nel trasporto transalpino, nella misura in cui i relativi rischi sono sostenibili per le FFS e sempreché non è messo in forse il conseguimento di un profitto duraturo nella fornitura di prestazioni.

² Nel traffico di vagoni a pieno carico (TCV) FFS Cargo predispone nell'ambito di un esercizio autonomo dal profilo economico un'offerta estesa al territorio nazionale che corrisponda alle necessità dell'economia dei trasporti.

Sezione 3: Obiettivi dell'offerta di infrastruttura

Art. 12 Garanzia di un alto livello di sicurezza

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

- garantire un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti;
- garantire che la sicurezza nelle gallerie ferroviarie sia resa conforme alle norme tecniche riconosciute nel quadro dei programmi di mantenimento della qualità;
- accelerare il programma di risanamento dei passaggi a livello fino al 2010 affinché sia possibile concludere i lavori entro la fine del 2012;
- aumentare la sicurezza dell'accesso e dell'attesa lungo i marciapiedi con nuove costruzioni e ristrutturazioni;
- ridurre i rischi derivanti da siti contaminati e da incidenti rilevanti.

Art. 13 Garanzia dell'efficienza della rete

Con misure adeguate FFS Infrastruttura garantisce, nel rispetto dell'economicità, la maggiore efficienza possibile della rete. In tal modo contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi parziali:

- orientare il dimensionamento degli impianti e i relativi lavori di pianificazione secondo le esigenze di tutte le imprese ferroviarie che circolano sulle rispettive tratte della rete delle FFS;
- garantire la puntualità dei trasporti mediante l'elevata disponibilità degli impianti e l'orario stabile;

- mantenere costante il numero dei minuti di ritardo per treno-chilometro malgrado l'alto sfruttamento della rete.

Art. 14 Utilizzazione ottimale delle capacità e accesso non discriminatorio alla rete

¹ FFS Infrastruttura partecipa insieme ad altri gestori di infrastruttura interessati a un servizio per l'assegnazione dei tracciati indipendente dai profili giuridico e organizzativo.

² FFS Infrastruttura si impegna, nelle sue vesti di comproprietaria e mandante del servizio per l'assegnazione dei tracciati, a garantire l'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni.

³ FFS Infrastruttura si impegna, nelle sue vesti di comproprietaria e mandante, affinché il servizio per l'assegnazione dei tracciati in accordo con gli altri gestori di infrastruttura commercializzi attivamente i tracciati medesimi e operi per un'utilizzazione ottimale delle capacità esistenti.

Art. 15 Miglioramento dell'interoperabilità

¹ FFS Infrastruttura promuove, nel quadro dei suoi programmi di rinnovamento e ampliamento, l'interoperabilità con le infrastrutture di altri gestori della rete in Svizzera e all'estero. Concretamente devono essere raggiunti i seguenti obiettivi:

- la sostituzione degli attuali sistemi di sicurezza dei treni SIGNUM e ZUB 121 con EuroSIGNUM-P44 e EuroZUB-P44 inizia non appena il nuovo Euroloop e MiniLEU dimostrano di essere pienamente funzionanti nell'esercizio operativo. Sono prioritari ai fini della sostituzione gli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino (conformemente a quanto definito nel quadro del progetto di corridoio Rotterdam-Genova);
- non appena è disponibile, «ETCS Level 1 Limited Supervision» va integrato ai sistemi EuroSIGNUM-P44 e EuroZUB-P44. Sono prioritari gli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino;
- a fine 2010 i lavori per equipaggiare gli assi nord-sud Basilea–Domodossola e Basilea–Chiasso/Luino con EuroSIGNUM-P44 e EuroZUB-P44 rispettivamente ETCS Level 1 Limited Supervision devono essere abbastanza progrediti da far sì che per fine 2012 siano necessari per i veicoli soltanto equipaggiamenti ETCS.

² FFS Infrastruttura svolge la funzione di impresa guida per il sistema ETCS e in questa veste è responsabile, secondo il contratto del 4 ottobre 2005, del coordinamento tecnico e d'esercizio tra i gestori di infrastrutture e le imprese ferroviarie. Essa provvede alla costituzione e alla conservazione delle conoscenze necessarie a tal fine.

³ FFS Infrastruttura svolge la funzione di impresa guida per il sistema GSM-R e in questa veste è responsabile delle installazioni centrali della rete e del coordinamento tecnico con i gestori di infrastrutture e le imprese ferroviarie. Al fine di migliorare

l'interoperabilità occorre portare avanti la strategia federale di migrazione GSM-R per la rete integrata a scartamento normale della Svizzera. La migrazione dai sistemi radio ferroviari analogici delle FFS al sistema GSM-R deve essere conclusa entro il 2010.

⁴ L'interoperabilità tra direttive tecniche e d'esercizio deve essere garantita senza discriminazioni.

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

Art. 16 Riduzione dei costi d'esercizio e di manutenzione

¹ Le FFS accrescono la produttività nell'esercizio dell'infrastruttura. Aumentano in tal modo l'efficienza dei sussidi concessi e creano le condizioni per una riduzione degli stessi o per una riduzione del prezzo dei tracciati.

² Esse orientano la loro pianificazione della manutenzione all'ottimizzazione dei costi del ciclo di vita (manutenzione e rinnovo) degli impianti.

³ Esse analizzano le esperienze di altri gestori di infrastrutture e verificano che gli standard di costruzione siano adeguati all'intera rete delle FFS o a parti della stessa.

⁴ Esse accrescono la trasparenza con la presentazione di conti separati per singole linee e nodi della rete delle FFS.

Sezione 4: Prestazioni ordinate presso FFS Infrastruttura

Art. 17 Principi dell'ordinazione di infrastruttura

¹ La Confederazione ordina soltanto offerte di importanza nazionale conformemente all'articolo 49 capoverso 3 LFerr e indennizza i costi non coperti e pianificati. Fino all'eventuale armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura, è considerata offerta di importanza nazionale l'intera infrastruttura delle FFS (secondo la definizione dell'articolo 62 LFerr), compresi i servizi centrali per la rete delle ferrovie svizzere.

² La pianificazione finanziaria annuale per il settore FFS Infrastruttura con diritto a indennità deve pareggiare il bilancio, tenuto conto dei contributi di compensazione stabiliti nella strategia basata sul rapporto di proprietà e dei contributi di esercizio e d'investimento concordati. Per la durata della convenzione sulle prestazioni, un deficit può essere iscritto a bilancio nell'aggiornamento della pianificazione finanziaria.

Art. 18 Contributi di esercizio

Per gli anni 2007–2010 la Confederazione concede alle FFS contributi d'esercizio di un importo di 1790 milioni di franchi per la fornitura delle prestazioni d'infrastruttura ordinate negli articoli 20 e 21.

Art. 19 Contributi d'investimento

Con l'ordinazione della Confederazione le FFS si impegnano a gestire e a sviluppare ulteriormente la loro infrastruttura in conformità con gli obiettivi congiuntamente concordati. Per gli anni 2007–2010 sono versati contributi d'investimento di un importo di 4090 milioni di franchi per:

- a. il mantenimento della qualità delle risorse esistenti;
- b. l'adeguamento ai progressi della tecnica;
- c. adeguamenti e potenziamenti che sono orientati in base alla domanda e aumentano il valore, in particolare per l'eliminazione delle carenze di capacità;
- d. adeguamenti dell'orario per garantire le interconnessioni fra le varie linee di trasporto.

Art. 20 Tratte e nodi da gestire

¹ L'ordinazione della Confederazione comprende l'esercizio, la manutenzione, il rinnovamento e l'ulteriore sviluppo puntuale (cfr. investimenti di ampliamento della rete) di tutte le tratte e i nodi della rete delle FFS compresi le linee di trazione, le sottocentrali e i convertitori di frequenza.

² Anche sulle tratte e nei nodi che, secondo le DE-OARF⁵, sono in servizio 24 ore su 24 durante tutto l'anno, va tenuto libero un intervallo di 6 ore settimanali. Questo intervallo è concordato con le imprese ferroviarie nel quadro della pianificazione annuale dell'orario.

³ Le seguenti stazioni di smistamento sono comprese nell'ordinazione: Basilea RB, Buchs (SG), Chiasso SM, Losanna Triage, RB Limmattal (compreso l'impianto di smistamento di Zurigo Mülligen), RB Olten (compreso Däniken), Rotkreuz e Biel/Bienne RB. Le FFS esaminano se dopo il 2010 sia possibile ridurre da 8 a 6 il numero delle stazioni di smistamento.

⁴ FFS Infrastruttura può chiudere gli impianti dei binari per il carico e lo scarico delle merci che non saranno più utilizzati nel prossimo avvenire.

⁵ I binari esistenti che, nel trasporto di merci in transito, possono fungere da punto di scambio dell'esercizio non devono essere trasformati. FFS Infrastruttura concorda soluzioni ottimali con le imprese di trasporto. Occorre inoltre valutare la realizzazione di impianti multifunzionali per l'esercizio.

⁶ Gli interessi del gestore per la NFTA vanno salvaguardati conformemente alla convenzione del 27 settembre 2000.

⁷ Le seguenti prestazioni non devono essere fonte di costi non coperti per FFS Infrastruttura:

- distribuzione di biglietti;
- costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente e il trasporto di energia;
- costruzione ed esercizio di terminali del traffico combinato (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stata concordato nessun sostegno mediante mezzi secondo l'ordinanza del 29 giugno 1988⁶ sul traffico combinato, OTC);
- costruzione e esercizio di binari di raccordo (il finanziamento in virtù della presente convenzione è possibile nella misura in cui non è stata concordato nessun sostegno mediante mezzi secondo l'ordinanza del 26 febbraio 1992⁷ sui binari di raccordo, OBR);
- prestazioni di servizio (secondo l'articolo 23 OARF⁸) per le imprese ferroviarie;
- prestazioni per altri gestori di infrastruttura che vanno oltre quanto definito nell'articolo 21 della presente convenzione.

⁸ FFS Infrastruttura può gestire altre tratte su mandato di terzi. L'indennità per la gestione di queste tratte non è oggetto della presente convenzione.

Art. 21 Ordinazione di prestazioni che esulano dalla rete delle FFS

In base alla pianificazione a medio termine delle FFS (stato novembre 2005), la Confederazione ordina a FFS Infrastruttura le seguenti prestazioni che esulano dalla rete delle FFS:

- pianificazione delle capacità a medio e lungo termine per l'intera rete ferroviaria (compresa la pianificazione dei grandi progetti: futuro dei grandi progetti ferroviari, raccordo alla rete ad alta velocità, NFTA);
- esercizio della piattaforma di base per il sistema di informazione dei clienti sulla rete a scartamento normale;
- prestazioni nella veste di impresa guida per il sistema ETCS per la rete a scartamento normale in base al contratto tra UFT e le FFS del 4 ottobre 2005;
- messa a disposizione e fornitore di servizi della rete GSM-R nella veste di impresa guida per il sistema GSM-R per l'intera rete ferroviaria svizzera;
- elaborazione dell'orario per l'intera rete ferroviaria svizzera (compreso lo sviluppo ulteriore degli strumenti di pianificazione);
- pubblicazione dell'orario ufficiale per l'insieme dei trasporti pubblici.

⁶ RS 742.149

⁷ RS 742.141.51

⁸ RS 742.122

Art. 22 Investimenti nel mantenimento della qualità

¹ I contributi d'investimento concessi nel quadro del limite di spesa servono innanzitutto a mantenere l'infrastruttura delle FFS in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

² Negli anni 2007–2010, per modernizzare l'infrastruttura delle FFS sono disponibili 3700 milioni di franchi del limite di spesa. Questo importo è investito nel seguente modo:

- rinnovamenti della sovrastruttura;
- automatizzazione degli impianti di manovra;
- risanamento delle gallerie;
- rinnovo degli impianti dei marciapiedi (tenuto conto delle direttive della legge del 13 dicembre 2002⁹ sui disabili)
- rinnovo degli impianti di telecomunicazione;
- risanamento di ponti;
- sostituzione di impianti per la corrente di trazione, di sottostazioni e di convertitori;
- passaggio dagli attuali sistemi di sicurezza dei treni ZUB e SIGNUM a ETCS;
- rinnovo dei sistemi radio ferroviari (GSM-R);
- investimenti diversi (segnatamente risanamento o soppressione dei passaggi a livello, informazione ai clienti, stazioni di smistamento, installazioni di controllo dei treni, opere di protezione contro i pericoli naturali).

³ L'acquisto di veicoli di manovra e manutenzione (binari e strade) avviene per mezzo di mutui rimunerati a condizioni di mercato.

Art. 23 Investimenti per l'ampliamento della rete

¹ Con un limite di spesa di 5880 milioni di franchi possono essere realizzati negli anni 2007–2010 investimenti per l'ampliamento della rete per un importo di circa 390 milioni di franchi. La Confederazione e le FFS si sono accordate sulla realizzazione dei seguenti progetti (sono compresi i contributi concessi da terzi):

Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere FFS per gli anni 2007–2010

Progetto	Scopo/ Beneficio	Costi totali (mio. di franchi)	Contributi Cantoni (mio. di franchi)	Onere Conven- zione 07–10 (mio. di franchi)
2° ponte sul Reno a Basilea	Eliminazione delle carenze di capacità/TM, TL, TVR	40		40
Stazione di Castione-Arbedo	Aumento della capacità/poten- ziamento dell'offerta TVR	24	12 Cantone Ticino	12
3° binario Rütli– Zollikofen	Eliminazione delle carenze di capacità/TM, TL, TVR	58	22,4 Cantone di Berna	23 (12,6 dopo il 2010)
3° completamento parziale S-Bahn, Furttal	Ampliamenti della stazione, TVR	29	14 Cantone di Zurigo	15
Sissach–Tecknau; aumento delle sezioni di blocco	Aumento della capacità nella rete di base, potenziamento dell'offerta TL	10		10
Stazione di Giubiasco	Migliorare il coordinamento tra i nodi/ rendere il traffico più scorrevole	34		24 (10 dopo il 2010)
Offerta ai piedi del Giura	Riduzione dei tempi di percor- renza TL, aumento della capacità sull'asse est-ovest, presupposto per cadenza semi- oraria nel TL Bienne–Losanna	125		65 (60 dopo il 2010)
Däniken–Aarau Olten–Bienne Bienne–Losanna				
Ampliamento di Lupfig	Sviluppo del mercato TM	22	4 Contributo di privati interessati	18
Basilea FFS; marciapiede 8	Aumento delle capacità TV	10		10
Prolungamento dell'impianto di ricovero di Paleyres	Aumento delle capacità nodo di Losanna	10		10
3° binario Lenzburg-Gexi	Aumento delle capacità TV, TM	70	60 Cantone di Argovia e fondi rima- nenti di Ferrovia 2000	10
1 ^a tappa doppio binario Cham–Rotkreuz (Freudenberg)	Eliminazione delle carenze di capacità / TL, TVR	40	16 Cantone di Zugo	24
ca. 50 altri progetti < 10 mio. di franchi	Nuove fermate, aumento delle sezioni di blocco, cambio di binario, ecc.	ca. 260	ca. 130	ca. 130
Totale (somme arrotondate)		ca. 730	ca. 260	ca. 390 (90)
TM= Traffico merci; TL= Traffico a lunga distanza; TVR= Traffico viaggiatori regionale				

² Se i progetti elencati nel capoverso 1 non sono realizzati nel periodo 2007–2010 o se lo sono soltanto in parte, l'UFT può accordarsi con le FFS per utilizzare i mezzi liberi per la realizzazione di altri progetti.

³ I contributi di terzi menzionati nel capoverso 1 rappresentano una condizione per la realizzazione dei rispettivi progetti.

Art. 24 Coordinazione con altri gestori dell'infrastruttura

Nella gestione dell'infrastruttura, le FFS provvedono affinché possa essere ottimizzato lo sfruttamento dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera e possano essere ridotti i costi non coperti. In particolare, offrono ad altri gestori dell'infrastruttura la possibilità di partecipare ad acquisti di materiale, a contratti di manutenzione e ad acquisti di energia.

Sezione 5: Stanziamento dei mezzi

Art. 25 Limite di spesa per FFS Infrastruttura

¹ Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente convenzione sulle prestazioni è stanziato, conformemente all'attuale piano finanziario della Confederazione, un limite di spesa di 5880 milioni di franchi per gli anni 2007–2010. I mezzi sono investiti nel seguente modo:

(Mio. fr.)	2007	2008	2009	2010	Total
Contributi d'esercizio	450	450	450	440	1 790
Contributi d'investimento	990	1012	1034	1054	4 090
Totale	1 440	1 462	1 484	1 494	5 880

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

- Partecipazione in proporzione ai vantaggi ZVV (Zürcher Verkehrsverbund):
La ZVV ha diritto a una riduzione dei prezzi dei tracciati della S-Bahn di 158 milioni di franchi negli anni 2007–2010 per compensare i contributi prestatati al potenziamento dell'infrastruttura della S-Bahn di Zurigo. FFS Infrastruttura rimborsa questo importo alla ZVV forfetariamente (versamenti di acconti).
- Deduzione dell'imposta precedente:
Conformemente alla legge federale del 2 settembre 1999¹⁰ concernente l'imposta sul valore aggiunto, nel calcolo della deduzione dell'imposta precedente non va tenuto conto dei sussidi ricevuti. In confronto alla conven-

¹⁰ RS 641.20

zione sulle prestazioni per gli anni 2003–2006, l'aumento dell'aliquota forfetaria dal 2,7 per cento al 3,5 per cento, deciso dall'Amministrazione federale delle contribuzioni per semplificare il calcolo dell'imposta sul valore aggiunto, porta a un'ulteriore riduzione della deduzione dell'imposta precedente. Negli anni 2007–2010, la deduzione dell'imposta precedente grava sull'imposta sul valore aggiunto per un importo di circa 210 milioni di franchi (nel 2003–2006 si è trattato di 154 milioni di franchi).

Art. 26 Compensazione dei costi d'esercizio non coperti

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

² Il risultato d'esercizio di FFS Infrastruttura è messo a bilancio conformemente all'articolo 64 LFerr.

Art. 27 Finanziamento degli investimenti nell'infrastruttura

¹ La Confederazione risponde ai fabbisogni basilari in materia di investimenti concedendo indennità per l'onere d'ammortamento, oltre che mutui a tasso variabile e rimborsabili condizionalmente (art. 20 cpv. 1 e 2 LFFS).

² L'importo totale dei contributi d'investimento e la loro suddivisione tra indennità per l'onere d'ammortamento e mutui a tasso variabile e rimborsabili condizionalmente sono stabiliti all'inizio di ogni anno in una convenzione tra le FFS e l'UFT. Il pagamento ha luogo quattro volte all'anno insieme ai contributi d'esercizio. La suddivisione tra pagamento a fondo perso (per gli ammortamenti) e mutui è stabilita alla fine di ogni anno in base all'onere d'ammortamento effettivo (compresi gli ammortamenti diretti).

³ Nessun mutuo a tasso variabile e rimborsabile condizionalmente frutta interesse ed è rimborsabile nel periodo convenzionato 2007–2010.

⁴ Per gli investimenti negli impianti, per i quali il diritto in vigore fino al 1998 esigeva contributi cantonali conformemente all'articolo 56 LFerr, le FFS concordano un contributo con i Cantoni. Genere e importo del contributo sono determinati in base a un calcolo comparativo con il diritto in vigore fino al 1998. Di regola, i Cantoni non dovrebbero sopportare alcun onere supplementare.

⁵ I contributi di terzi agli investimenti nell'infrastruttura secondo l'articolo 3 capoverso 4 LFFS si effettuano sotto forma di mutui esenti da interesse o di contributi a fondo perso.

Sezione 6: Controlling

Art. 28 Obiettivo del controlling

Il controlling della Confederazione si fonda sull'articolo 25 della legge del 5 ottobre 1990¹¹ sui sussidi. Esso intende contribuire affinché siano investiti con efficacia e efficienza i mezzi stanziati a favore dell'infrastruttura nel limite di spesa. I dettagli sul resoconto per quanto concerne il raggiungimento degli obiettivi strategici del Consiglio federale per le FFS sono concordati nella strategia basata sul rapporto di proprietà.

Art. 29 Ambito del controlling

¹ Nella presente convenzione sono stabiliti gli obiettivi che le FFS devono realizzare negli anni 2007–2010. Le FFS sono responsabili delle decisioni operative e delle misure per la realizzazione degli obiettivi.

² Le FFS informano l'UFT sullo stato della realizzazione degli obiettivi nel quadro di riunioni regolari e rapporti semestrali.

³ Per quanto concerne le prevedibili deviazioni dagli obiettivi e i ritardi negli investimenti per l'ampliamento della rete, le FFS informano sulle misure correttive pianificate e sul successo delle misure già avviate.

⁴ Sulla base delle informazioni ricevute l'UFT può formulare raccomandazioni sulle misure correttive e eventualmente concordare con le FFS un adeguamento di singoli valori mirati o priorità diverse per gli investimenti di ampliamento della rete (art. 24).

Art. 30 Rapporto sulla realizzazione degli obiettivi

¹ Ogni anno entro la metà di marzo e la metà di settembre le FFS informano l'UFT per scritto sullo stato della realizzazione degli obiettivi concordati (cfr. lo schema di rapporto nell'allegato 2 al messaggio).

² Nel corso di regolari riunioni le FFS informano l'UFT sull'andamento delle attività relative all'infrastruttura e per il rapporto scritto forniscono altre informazioni relative al contesto.

Art. 31 Documenti rilevanti

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

² Le basi pianificatorie necessarie all'elaborazione della presente convenzione (cfr. art. 3) sono conservate per dieci anni.

¹¹ RS 616.1

Art. 32 Rapporto al Parlamento

Insieme al progetto di convenzione 2011–2014 le FFS presentano un rapporto sul periodo di applicazione della presente convenzione.

Sezione 7: Modifiche, entrata in vigore, validità

Art. 33 Modifiche della convenzione sulle prestazioni

¹ Le disposizioni della presente convenzione si applicano di regola per quattro anni. Eventuali modifiche devono essere approvate dal Parlamento. Se nell'ambito della procedura di allestimento del bilancio federale sono modificati gli importi previsti nell'articolo 26, occorre verificare se rimane possibile adempiere alla presente convenzione. Se è necessario un adeguamento, il Parlamento deve approvarlo contemporaneamente al bilancio.

² Se si verificano modifiche sostanziali, che esulano dall'ambito di responsabilità delle parti contraenti, di importanti condizioni quadro, entrambe le parti possono chiedere un adeguamento della convenzione.

Art. 34 Entrata in vigore e validità

La presente convenzione entra in vigore il 1° gennaio 2007 e si applica fino al 31 dicembre 2010.

In nome
delle Ferrovie federali svizzere:

Il presidente del Consiglio
d'amministrazione,
Thierry Lalive d'Epinay

Il direttore, Benedikt Weibel

In nome
del Consiglio federale svizzero

Il presidente della Confederazione,
Moritz Leuenberger

La Cancelliera della Confederazione,
Annemarie Huber-Hotz