



Convenzione sulle prestazioni

In virtù dell'articolo 49 capoverso 1 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr),

l'Ufficio federale dei trasporti UFT, CH3003 Berna,

il Cantone [XX/i Cantoni XX, YY, ZZ],

e

il gestore dell'infrastruttura [XXX AG/SA]
stipulano

la Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera, il Cantone/i Cantoni [...] e il gestore dell'infrastruttura [XXX AG/SA] per gli anni 2013–2016.

Preambolo

¹ La presente Convenzione sulle prestazioni (di seguito: Convenzione) stabilisce le prestazioni e gli obiettivi elaborati congiuntamente dall'UFT, [dal Cantone/dai Cantoni ...] (di seguito: committenti) e dal gestore dell'infrastruttura [XXX AG/SA] (di seguito: impresa) per gli anni 2013–2016.

² Gli obiettivi pluriennali e la chiara separazione di competenze tra i committenti e l'impresa hanno lo scopo di promuovere l'adozione di decisioni aziendali efficienti, in un contesto affidabile.

³ Con la presente Convenzione i committenti ordinano 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 credito d'impegno per gli anni 2013–2016. Il Cantone YY mette a disposizione al più tardi entro la fine del 2012 le proprie quote per gli anni 2013–2016, mediante una decisione di credito vincolante e nel modo seguente [ripetere per ogni Cantone o riassumere adeguatamente].

[...]

⁴ [Concerne solo le imprese interessate] L'ordinazione per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura è coordinata con i progetti finanziati separatamente, segnatamente nell'ambito del fondo FTP e del fondo infrastrutturale.

⁵ [Concerne le ferrovie senza traffico merci o senza accesso della propria rete a terzi, almeno NStCM, LEB, TN, WB, FB, FW, FART e FLP] Le disposizioni inerenti al traffico merci e all'accesso alla rete hanno carattere preventivo e sono applicabili solo nel caso in cui fossero presenti utenti interessati a tale tipo di trasporti.

Sezione 1: Oggetto, basi e condizioni quadro [= art. 20 lett. a OCFIF]

Art. 1 Oggetto

Ai sensi dell'articolo 20 dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF;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 2013–2016.

² L'offerta di prestazioni, basata sull'offerta, vincolante e debitamente firmata, inoltrata dall'impresa il [TT.MM.JJJJ], comprende:

- a. una descrizione qualitativa e quantitativa dell'offerta di prestazioni e delle sue relazioni con l'evoluzione del mercato;
- b. un piano a medio termine e un piano d'investimento quadriennale;
- c. gli indicatori calcolati secondo il piano a medio termine, per stabilire gli indicatori inerenti alla misurazione delle prestazioni degli anni 2013–2016;
- d. le motivazioni di eventuali deroghe rispetto ai piani già inoltrati e all'ultimo conto annuale.

³ In caso di contraddizioni tra singole disposizioni della presente Convenzione, compresi gli allegati di cui all'articolo 32, e il contenuto dell'offerta di cui al capoverso 2, si applicano le disposizioni della Convenzione.

Art. 2 Basi legali

Le principali basi legali applicabili sono:

- a. la legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) e, in via sussidiaria, la legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1) come pure il Codice delle obbligazioni (CO; RS 220);
- b. l'ordinanza del 4 novembre 2009 sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCFIF; RS 742.120);
- c. l'ordinanza del 18 dicembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2);
- d. l'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122);
- e. le disposizioni d'esecuzione del 7 giugno 1999 dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (DE-OARF; RS 742.122.4);
- f. la legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (legge sui sussidi; LSu; RS 616.1);
- g. la legge federale del 16 dicembre 1994 sugli acquisti pubblici (LAPub; RS 172.056.1);
- h. l'ordinanza dell'11 dicembre 1995 sugli acquisti pubblici (OAPub; RS 172.056.11);
- i. il concordato intercantonale del 25 novembre 1994 / 15 marzo 2001 sugli appalti pubblici (CIAP);
- j. l'ordinanza del DATEC del 18 gennaio 2011 sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC; RS 742.221);
- k. la legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (legge sui disabili, LDis; RS 151.3);
- l. l'ordinanza del 12 novembre 2003 concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis; RS 151.34);
- m. 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);
- n. l'ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1).

Art. 3 Condizioni quadro

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

a. prezzo delle tracce: il loro importo è determinato ai sensi dell'OARF e delle DE-OARF, rivedute al 1° gennaio 2013. Per la durata della Convenzione sulle prestazioni fanno stato i seguenti contributi di copertura:

1. traffico regionale viaggiatori: l'8 per cento del ricavo determinante dei servizi di trasporto;
2. traffico viaggiatori a lunga distanza: con riserva della revisione della concessione da effettuare, il 13 per cento del ricavo determinante dei servizi di trasporto (in base alla concessione per il traffico a lunga distanza delle FFS n. 584);
3. traffico merci: 0 per cento.

b. altre condizioni quadro finanziarie:

1. [corrente alternata] prezzo di acquisto della corrente di trazione di 16,7 Hz di FFS Infrastruttura: 11 cent./kWh (dalle sottocentrali);
2. [corrente continua] La fornitura di energia alle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) non deve originare costi non coperti nella divisione Infrastruttura. Se i ricavi non sono sufficienti, occorre richiedere per tempo all'UFT l'approvazione di un prezzo dell'energia diverso da quello previsto dalle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sull'accesso alla rete (art. 1 cpv. 2 DE-OARF).

3. Le aliquote utilizzate per il calcolo del prezzo delle tracce sono valide per l'intera durata della presente Convenzione. I dettagli relativi al calcolo del prezzo delle tracce e le misure di risparmio energetico devono essere attestati con una tabella messa a disposizione dall'UFT (Allegato 6).

c. altre condizioni quadro:

1. La cassa pensioni dell'azienda presenta al 31.12.2011 un grado di copertura del XX per cento. In base alle condizioni quadro oggi note, il finanziamento delle rendite e l'aumento del grado di copertura al 100 per cento entro XX anni senza ulteriori misure di risanamento è garantito. Nel caso in cui sia riscontrata una copertura insufficiente rilevante, inferiore al 90 per cento, il consiglio di fondazione decide in merito a misure di risanamento paritetiche. In virtù della situazione esistente alla fine del 2012, non ne sono tuttavia state avviate o previste.

Art. 4 Delimitazione dei finanziamenti

¹ Con la presente Convenzione i committenti accordano:

- a. mezzi finanziari per indennizzare i costi non coperti e pianificati dal 2013 al 2016, compresi gli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria dell'impresa secondo quanto definito nell'articolo 62 capoverso 1 Lferr, nonché
- b. mutui senza interessi rimborsabili condizionalmente per il finanziamento di investimenti volti ad adeguare la rete alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica.

² Ulteriori investimenti possono essere garantiti con un'espressa normativa della presente Convenzione o mediante un finanziamento speciale dei committenti. Non sono oggetto della presente Convenzione i finanziamenti speciali (concessi ad esempio tramite il fondo FTP, il fondo infrastrutturale e i mezzi della LDis).

³ Per quanto concerne la delimitazione dettagliata dell'infrastruttura è determinante l'articolo 12.

Sezione 2: Obiettivi qualitativi e quantitativi [= art. 20 lett. b OCFIF]

Art. 5 Garanzia di un alto livello di sicurezza

¹ L'impresa adegua costantemente il livello di sicurezza dei propri impianti all'evoluzione delle norme tecniche e delle prescrizioni sulla sicurezza vigenti in ambito ferroviario come pure all'intero potenziale di rischio che comporta l'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria moderna. Nel caso di un'eventuale scelta tra varianti essa sceglie quella finanziariamente ed economicamente più vantaggiosa.

² Il programma di risanamento dei passaggi a livello va concluso in modo che alla fine del 2014 (entro il termine previsto dalla legge) tutti i passaggi a livello siano conformi alle norme di legge. La mancanza di conferme di finanziamenti di terzi non deve portare al mancato rispetto di questa scadenza. Eventuali quote di finanziamento di terzi devono essere all'occorrenza anticipati, regolamentati successivamente e certificati nei conti annuali secondo l'articolo 24 capoverso 4.

³ L'impresa prende atto che sulle tratte con passaggi a livello che non soddisfano le prescrizioni di cui all'articolo 37 segg. dell'Oferr, l'UFT adotterà sanzioni a partire dal 2015 (ad esempio la riduzione della velocità di marcia).

⁴ L'impresa adegua il sistema di gestione della sicurezza alle norme contenute nella direttiva sulla sicurezza dell'UE in modo che queste siano pienamente rispettate.

⁵ L'impresa stabilisce le sue priorità in modo da garantire, considerando i limiti della sostenibilità finanziaria, un alto livello di sicurezza, in particolare:

- a. un'elevata protezione contro le collisioni di treni e i deragliamenti;
- b. l'adeguamento del livello di sicurezza nelle gallerie ferroviarie alle norme tecniche riconosciute e allo stato della tecnica richiesto dall'UFT nel quadro dei programmi per il mantenimento della qualità;
- c. l'aumento della sicurezza nelle aree di accesso e di attesa dei marciapiedi nell'ambito di nuove costruzioni e ristrutturazioni;
- d. un'elevata sicurezza del personale.

Art. 6 Garanzia dell'efficienza della rete

Con misure adeguate l'impresa garantisce, nel rispetto dell'economicità, la massima efficienza della rete e degli impianti. In tal modo contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi parziali:

- a. coinvolgere senza discriminazioni le imprese di trasporto ferroviario (ITF) che circolano regolarmente sulla rete dell'impresa nei processi di pianificazione per il dimensionamento degli impianti;
- b. garantire l'elevata disponibilità degli impianti e la massima stabilità possibile dell'esercizio;

- c. garantire un adeguato livello di qualità delle stazioni;
- d. rispettare i termini di attuazione della LDis concernenti i sistemi di informazione per gli utenti (entro la fine del 2013), le costruzioni e gli altri impianti infrastrutturali (entro la fine del 2023).

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

¹ L'impresa mette a disposizione del servizio per l'assegnazione delle tracce i dati necessari per un'ottimale attribuzione delle capacità. L'impresa provvede ad assegnare in modo ottimale le tracce a ogni ITF interessata.

² [Concerne tutte le imprese ad eccezione di WAB] L'impresa rende accessibili su Internet i parametri tecnici degli impianti infrastrutturali rilevanti per l'accesso alla rete nonché la copertura delle singole tratte in base all'orario attuale.

Art. 8 Miglioramento dell'interoperabilità

¹ Per quanto concerne il sistema parziale di comando, di sicurezza e di segnalazione, i sistemi di controllo della marcia dei treni SIGNUM e ZUB 121 installati sulle tratte sono sostituiti da EuroSignum, EuroZUB ed ETCS Level 1 Limited Supervision (LS). La strategia dell'UFT prevede in una prima fase la migrazione della rete a scartamento normale a ETCS Level 1 LS (fatta eccezione per le tratte a cremagliera e per quelle con ETCS Level 2). Entro la fine del 2015 dovranno essere riequipaggiati gli assi nord-sud, entro la fine del 2017 la parte rimanente della rete a scartamento normale.

² [Ferrovie a scartamento metrico] L'impresa predispone l'ulteriore adeguamento della rete a scartamento metrico in modo da utilizzare ruote con i profili standard definiti dall'Unione dei trasporti pubblici e rispettare il profilo di spazio libero A, a norma dell'articolo 18 delle disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983 dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr; RS 742.141.11).

³ [BLT, FB, TN] L'impresa predispone l'ulteriore adeguamento della rete a scartamento metrico in modo da utilizzare ruote con i profili C e rispettare il profilo di spazio libero C, a norma dell'articolo 18 delle DE-Oferr.

⁴ Al fine di migliorare la comunicazione tra i propri servizi di emergenza e le autorità e le organizzazioni per il salvataggio e la sicurezza, l'impresa attrezza le proprie gallerie in base a quanto sancito dalla direttiva dell'UFT del 10 agosto 2009 in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie esistenti, in modo che vi possa essere assicurata la comunicazione con le rispettive reti cantonali POLYCOM.

Art. 9 Aumento della produttività

¹ L'impresa accresce la produttività nell'esercizio e nella manutenzione delle infrastrutture, migliorando in tal modo l'efficienza dei sussidi concessi dai committenti. La priorità è assegnata alle misure volte ad aumentare l'efficienza energetica.

² In tutte le decisioni d'investimento si persegue l'ottimizzazione dei costi d'investimento e conseguenti per l'infrastruttura e il traffico (analisi life-cycle-cost).

³ [Imprese che hanno optato per una strutturazione delle tratte] Salvo diversamente concordato, l'impresa garantisce la trasparenza nei confronti dei committenti presentando conti separati per il settore Infrastruttura come pure per singoli nodi e tratte della propria rete.

⁴ Nella gestione delle infrastrutture l'impresa si impegna affinché l'utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria svizzera possa essere ottimizzata. In particolare, cerca la collaborazione con altri gestori di infrastrutture per realizzare congiuntamente approvvigionamenti di materiale, contratti di manutenzione e acquisti di risorse energetiche.

⁵ Essa presta inoltre un contributo all'impiego efficiente e sostenibile delle risorse, in particolare al fine di aumentare l'efficienza energetica e di ridurre l'impatto ambientale.

⁶ L'impresa prende in esame misure più economiche a lungo termine in tutti i settori della sicurezza (security, safety) e le introduce senza mettere a rischio complessivamente l'elevato livello di sicurezza esistente.

Sezione 3: Descrizione delle prestazioni da fornire [= art. 20 lett. c OCFIF]

Art. 10 Principi dell'ordinazione di infrastruttura

¹ I costi non coperti previsti per gli anni 2013-2016 in base all'articolo 1 (esercizio e ammortamenti) servono come base per il calcolo dell'indennità dell'infrastruttura. Le modifiche successivamente apportate alla pianificazione finanziaria non comportano adeguamenti delle indennità.

² [non concerne HBS] Conformemente all'articolo 49 capoverso 1 Lferr, i committenti finanziano congiuntamente l'infrastruttura ferroviaria. Le rispettive quote, riportate agli allegati 1 – 3, sono definite in base alle disposizioni dell'OQC e alla relativa chiave di ripartizione intercantonale.

³ [Concerne solo SOB, BLS, HBS e ZB] Conformemente all'articolo 49 capoverso 3 Lferr, la Confederazione finanzia da sola le tratte di importanza nazionale. Di conseguenza, i costi non coperti della/e tratta/e [...] sono finanziati soltanto dalla Confederazione.

⁴ [Concerne solo SZU, TPC, MVR, WAB, BOB] Conformemente all'articolo 49 capoverso 2 Lferr, le tratte senza funzione di collegamento tra località non beneficiano dei contributi della Confederazione. L'impresa garantisce che i fondi federali non sono impiegati per l'esercizio e la manutenzione di queste tratte.

Art. 11 Tratte e nodi da gestire

¹ L'infrastruttura (tratte e nodi) che l'impresa è tenuta a gestire secondo la presente Convenzione è precisata negli allegati 1 – 3.

² L'ordinazione comprende l'esercizio, la manutenzione, il rinnovo e l'ulteriore sviluppo o l'ampliamento dell'infrastruttura a norma dell'articolo 62 Lferr, secondo gli allegati 1 – 3 per gli anni dal 2013 al 2016.

³ La pianificazione dei lavori di mantenimento e di ampliamento è orientata alle esigenze. L'impresa la stabilisce d'intesa con le ITF secondo le disposizioni di accesso alla rete.

⁴ [Concerne solo ...] L'impresa mantiene gli impianti di carico e scarico esistenti il 1° gennaio 2013 per il trasbordo delle merci. La loro chiusura è possibile soltanto se presumibilmente non saranno utilizzati per un periodo prolungato o se il loro mantenimento risulta molto antieconomico. I committenti devono essere previamente informati delle chiusure previste.

⁵ Su mandato di terzi, l'impresa può gestire ulteriori tratte. L'indennità per l'esercizio di tali tratte non è oggetto della presente Convenzione.

Art. 12 Delimitazione delle prestazioni ordinate

¹ Nell'ambito della presente Convenzione, le seguenti prestazioni non devono essere fonte, né direttamente né indirettamente, di costi non coperti per il settore dell'infrastruttura dell'impresa:

- a. distribuzione di titoli di viaggio;
- b. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per la produzione di corrente;
- c. costruzione, esercizio e manutenzione di impianti per l'approvvigionamento di acqua ed energia a 50 Hz, se eccedono 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 i committenti e che non concernono la piattaforma centrale d'informazione di cui al capoverso 2 lettera e;
- e. costruzione ed esercizio di terminali del traffico combinato [un finanziamento in virtù della presente Convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato alcun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 4 novembre 2009 sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia (OPTMe; RS 740.12)];
- f. costruzione ed esercizio di binari di raccordo [un finanziamento in virtù della presente Convenzione è possibile nella misura in cui non è stato concordato nessun sostegno finanziario secondo l'ordinanza del 26 febbraio 1992 sui binari di raccordo (OBR; RS 742.141.51) e l'impianto è aperto all'accesso alla rete];
- g. prestazioni di servizio (secondo l'art. 23 OARF) per le ITF;
- h. assunzione parziale di compiti (costi) che non sono correlati al settore dell'infrastruttura;
- i. finanziamenti preliminari di investimenti.

² Conformemente alla convenzione sulle prestazioni stipulata con le FFS, la Confederazione ordina a FFS Infrastruttura le prestazioni ulteriori per tutta l'infrastruttura ferroviaria svizzera elencate qui di seguito. Tali prestazioni non devono essere fornite da altre imprese; in caso contrario, non sono rimborsate dai committenti. Le FFS fatturano soltanto i costi direttamente generati. L'UFT fa in modo che le seguenti prestazioni siano fornite senza alcuna discriminazione:

- a. orario annuale relativo alle tratte gestite dal servizio di assegnazione delle tracce;
- b. predisposizione e sviluppo degli strumenti di pianificazione (NeTS) per l'elaborazione dell'orario;

- c. pubblicazione dell'orario ufficiale per l'insieme dei trasporti pubblici e raccolta comune degli orari ferroviari a disposizione del pubblico;
- d. pianificazione delle capacità a medio e a lungo termine sulla rete a scartamento normale (compresi i progetti cui sono destinati finanziamenti speciali);
- e. gestione di una piattaforma centrale per l'informazione ai clienti;
- f. fornitura, in veste di capofila di sistema, delle prestazioni per l'introduzione del sistema ETCS sulla rete a scartamento normale;
- g. messa a disposizione e offerta dei servizi della rete GSM-R, in veste di capofila di sistema, sull'intera rete ferroviaria svizzera;
- h. realizzazione, esercizio e mantenimento delle sottocentrali e dei convertitori di frequenza necessari per l'approvvigionamento di corrente di trazione sulla rete a scartamento normale;
- i. responsabilità della pianificazione della rete a livello nazionale nonché della realizzazione, dell'esercizio e della manutenzione dell'approvvigionamento di corrente di trazione 132 kV/16.7 Hz sulla rete a scartamento normale.

Sezione 4: Assegnazione delle quote annuali [= art. 20 lett. d OCFIF]

Art. 13 Contributi d'esercizio

Per gli anni 2013–2016 i committenti accordano all'impresa i contributi d'esercizio fissati nell'articolo 16 (indennità per l'esercizio del settore Infrastruttura).

Art. 14 Fondi d'investimento

¹ Per gli anni 2013–2016 i committenti accordano all'impresa i contributi fissati nell'articolo 16 per l'indennizzo degli ammortamenti, compresi gli ammortamenti diretti come pure i mutui infruttiferi, rimborsabili condizionalmente, stabiliti nello stesso articolo.

² La differenza tra gli ammortamenti previsti e quelli effettivi origina, assieme alla differenza tra i costi d'esercizio previsti e quelli effettivi, un utile o una perdita per il settore in cui vanno contabilizzati a norma dell'articolo 67 Lferr. A prescindere da ciò, l'intera liquidità derivante dall'indennità di ammortamento deve essere impiegata per investimenti nell'infrastruttura.

Art. 15 Impiego dei fondi d'investimento

¹ I fondi d'investimento servono innanzitutto a mantenere l'infrastruttura dell'impresa in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e ai progressi della tecnica. I committenti finanziano congiuntamente, con l'aggiunta di contributi di terzi, gli investimenti delle imprese di trasporto concessionarie per gli anni 2013–2016 al fine di migliorare la sicurezza, la redditività e la capacità di trasporto e di garantire così a lungo termine l'esercizio delle relative reti.

² I contributi accordati dai committenti si fondano sulle scadenze e sui dati finanziari indicati nel piano a medio termine quadriennale e sull'elenco degli investimenti di massima priorità dell'impresa. [Variante] Ai seguenti progetti, per i quali non esiste ancora un progetto di

pubblicazione approvato, si applica la riserva relativa all'approvazione dei piani prima della loro attuazione e allo stanziamento dei crediti necessari da parte dei committenti: (elencare i progetti).

³ L'elenco degli oggetti che figura nel piano degli investimenti a medio termine è vincolante. Il piano d'investimento deve essere aggiornato ogni anno. Qualsiasi modifica di tale elenco e di quello delle priorità nonché l'inizio anticipato dei lavori ai sensi dell'articolo 26 capoverso x LSu devono essere approvati per scritto da tutti i committenti. Fanno eccezione nuovi oggetti che possono essere inseriti nelle seguenti categorie: rinnovo della sovrastruttura, della linea di contatto, degli impianti di barriere e di segnali a luci intermittenti, rinnovo di sottocentrali/raddrizzatori, veicoli di servizio e oggetti mobili nonché innalzamento di marciapiedi a norma della LDis.

Art. 16 Limite finanziario per l'infrastruttura dell'impresa

¹ Per l'ordinazione d'infrastruttura secondo la presente Convenzione sulle prestazioni è stanziato un limite finanziario per gli anni 2013–2016 corrispondente alla tabella riportata qui di seguito. I fondi sono impiegati secondo il piano a medio termine del [TT.MM.JJJJ]. La ripartizione per tratte o gruppi di tratte è riportata negli allegati 1 – 3.

Importo in CHF per il 2013	Contributi d'esercizio	Indennità per ammortamenti	Mutui	Totale
Tipo di contributo	Non rimborsabili	Non rimborsabili	Rimborsabili condizionalmente	
Contributi della Confederazione				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Totale	0	0	0	0

Importo in CHF per il 2014	Contributi d'esercizio	Indennità per ammortamenti	Mutui	Totale
Tipo di contributo	Non rimborsabili	Non rimborsabili	Rimborsabili condizionalmente	
Contributi della Confederazione				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Totale	0	0	0	0

Importo in CHF per il 2015	Contributi d'esercizio	Indennità per ammortamenti	Mutui	Totale
Tipo di contributo	Non rimborsabili	Non rimborsabili	Rimborsabili condizionalmente	
Contributi della Confederazione				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Totale	0	0	0	0

Importo in CHF per il 2016	Contributi d'esercizio	Indennità per ammortamenti	Mutui	Totale
Tipo di contributo	Non rimborsabili	Non rimborsabili	Rimborsabili condizionalmente	
Contributi della Confederazione				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Contributi minimi del Cantone XXXX				0
Totale	0	0	0	0

² I committenti si impegnano a versare le loro quote, fatta salva l'approvazione dei propri preventivi.

³ I contributi della Confederazione sono accordati a condizione che il relativo Cantone assicuri, con una dichiarazione giuridicamente valida, il pagamento degli importi previsti per ogni anno e tipo di contributo.

⁴ I contributi citati comprendono anche il rincaro, che non deve essere indicato separatamente. Gli importi relativi alle indennità comprendono anche le riduzioni della deduzione dell'imposta precedente concernenti l'IVA.

⁵ Se dagli attestati semestrali sulla provenienza e l'utilizzazione dei mezzi risulta che gli obblighi di pagamento sono nettamente inferiori ai mezzi ricevuti, i committenti possono rinegoziare le rate rimanenti una sola volta e non prima del 2015.

Art. 17 Pagamento dei contributi

¹ Le indennità previste nella presente Convenzione a norma dell'articolo 49 Lferr per l'esercizio e gli ammortamenti sono versate ogni anno in quattro rate uguali, a metà febbraio, metà maggio, metà agosto e metà novembre.

² Di regola, i mutui necessari a norma dell'articolo 56 Lferr sono versati ogni anno in giugno (40 %), in ottobre (35 %) e alla fine di dicembre (25 %).

³ L'impresa può richiedere che le rate di mutuo vengano versate anticipatamente se è in grado di dimostrare che gli obblighi di pagamento superano la liquidità disponibile.

Sezione 5: Gestione dei mezzi

Art. 18 Gestione dei mezzi d'investimento

L'impresa gestisce i mezzi d'investimento (mezzi per gli ammortamenti, mutui e contributi di terzi) del settore dell'infrastruttura separatamente dagli altri mezzi dell'impresa. A tale scopo istituisce 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 di altri settori nonché in caso di impiego dei mezzi per impianti che non sono oggetto dell'accesso alla rete secondo l'articolo 62 capoverso 2 Lferr, vanno allibrati come ricavi del settore dell'infrastruttura. Se un'impresa non soddisfa i criteri summenzionati, per i mezzi d'investimento del settore dell'infrastruttura deve essere tenuto un apposito conto bancario.

Art. 19 Contributi di terzi

L'impresa si assicura che le quote di terzi dei finanziamenti previste per legge vengano richieste. I relativi documenti di prova vanno presentati all'atto dell'approvazione annuale dei conti. L'impresa presenta ai committenti, entro la fine del 2012, un piano dal quale risulta in quali casi vengono richiesti contributi di terzi o di altre fonti, con le relative basi giuridiche.

Art. 20 Impiego dei fondi

¹ L'impresa garantisce ai committenti che i fondi concessi con la presente Convenzione sono impiegati esclusivamente per finanziare costi e investimenti imputabili all'infrastruttura beneficiaria di indennità. In caso di dubbi sulla delimitazione, la decisione spetta all'UFT.

² L'impiego dei mutui è ammesso solo per gli investimenti attivabili, IVA esclusa.

³ Le quote dell'IVA sono applicate in base alla normativa vigente. I contributi di esercizio e le indennità per ammortamenti, compresi quelli diretti, sono considerati alla stregua di sussidi sottoposti alla riduzione forfetaria dell'imposta precedente.

³ L'utilizzo di mezzi per l'infrastruttura in impianti che non sono oggetto dell'accesso alla rete secondo l'articolo 62 capoverso 2 Lferr può avvenire unicamente nella misura in cui i mezzi per gli ammortamenti non sono necessari per altri scopi, in particolare per garantire la sicurezza degli impianti ferroviari, di cui l'impresa è responsabile. I mezzi sono remunerati secondo l'articolo 15 capoverso x OITRV, ossia attualmente al [ancora da aggiornare: 1.48%]. La documentazione attestante la redditività di questi investimenti va presentata annualmente sulla base dei costi integrali ai sensi dell'articolo 64 capoverso 2 Lferr ed eventuali costi non coperti devono essere imputati in via prioritaria ad altre attività secondarie o, eventualmente, al settore dei trasporti.

Art. 21 Rimborso dei mutui

¹ L'UFT stabilisce se e in quale misura i mutui rimborsabili condizionalmente concessi dalla Confederazione devono essere rimborsati utilizzando fondi non reinvestiti provenienti dagli ammortamenti o impiegando eccedenze d'esercizio. L'Ufficio può inoltre stabilire in qualsiasi momento, fatte salve le necessarie decisioni da parte dell'Assemblea generale dell'impresa, che la quota federale dei mutui condizionalmente rimborsabili sia convertita in capitale proprio indipendentemente dalla quota cantonale.

² I Cantoni decidono in merito al rimborso o alla conversione della quota cantonale dei mutui condizionalmente rimborsabili.

³ Di regola, per il rimborso dei mutui devono essere impiegati fondi di ammortamento non reinvestiti (art. 49 cpv. 4 Lferr), a meno che nel piano a medio termine non sia previsto un altro impiego di tali fondi. Se la riserva di liquidità supera l'importo normalmente disponibile, occorre impiegare altri fondi liquidi eccedenti per il rimborso. A questo proposito va considerato il fabbisogno di liquidità per gli anni a venire.

⁴ La quota da rimborsare ai singoli committenti è calcolata in base all'importo totale ancora dovuto alla fine dell'anno precedente dei mutui condizionalmente rimborsabili concessi all'impresa.

⁵ Sono inoltre applicabili le disposizioni degli articoli 23 - 32 della legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (LSu).

⁶ In base alle disposizioni di cui sopra, l'impresa esegue i seguenti rimborsi di mutui:

- 2013 CHF [xxx] mio.
- 2014 CHF [xxx] mio.
- 2015 CHF [xxx] mio.

- 2016 CHF [xxx] mio.

[adeguare a seconda dell'impresa o cancellare se superfluo]

Art. 22 Garanzia del mutuo

¹ L'impresa si impegna a notificare previamente all'UFT, con copia ai Cantoni, ogni tipo di passaggio di proprietà di impianti (di valore superiore a CHF 100'000), in particolare quelli realizzati o acquistati con fondi pubblici. L'UFT definisce insieme ai Cantoni il procedimento da adottare.

² In caso di cambio di destinazione, alienazione o passaggio di proprietà di un oggetto finanziato con contributi di cui agli articoli 49 e 56 Lferr, si applica l'articolo 29 della LSu.

³ Nel caso in cui il diritto della Confederazione sia modificato, le modifiche si applicano ai mutui a partire dall'entrata in vigore della modifica.

Art. 23 Bando pubblico e aggiudicazione

¹ L'impresa si impegna ad aggiudicare i mandati concernenti gli investimenti finanziati con i fondi di cui agli articoli 49 e 56 Lferr secondo i principi dell'economia di mercato.

[Variante 1] Poiché la Confederazione è azionista maggioritario di [XXX AG/SA], nella procedura di pubblicazione del bando si applicano in linea di principio la legge federale sugli acquisti pubblici (LAPub) come pure il relativo sistema di rimedi giuridici e di ricorso alle autorità competenti (Tribunale amministrativo federale, Tribunale federale).

[Variante 2] Poiché la Confederazione non è azionista maggioritario, nella procedura di pubblicazione del bando si applicano in linea di principio il Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP).

Sezione 6: Controlling

Art. 24 Controlling del finanziamento dell'infrastruttura

¹ Il controlling del finanziamento infrastrutturale della Confederazione, retto dagli articoli 13 e 22 OCFIF, contribuisce a realizzare un investimento efficace ed efficiente dei mezzi stanziati a favore dell'infrastruttura.

² L'impresa è responsabile delle decisioni operative e delle misure da adottare per il conseguimento degli obiettivi della presente Convenzione come pure della vigilanza sui progetti d'investimento per quanto concerne l'avanzamento dei lavori, le finanze e le scadenze.

³ L'impresa assicura che la pianificazione degli investimenti sia sempre aggiornata (principio della pianificazione continua).

⁴ L'impresa fornisce ai committenti un resoconto sullo stadio di raggiungimento degli obiettivi stabiliti e sull'avanzamento dei progetti di cui al capoverso 2 secondo le modalità seguenti:

- a. nel corso di colloqui periodici;

- b. con un rapporto intermedio [forma flessibile; se necessario, adeguare il testo] relativo al periodo fino al 30 giugno, da consegnare entro il 31 agosto dell'anno in corso e
- c. con un rapporto annuale relativo al periodo fino al 31 dicembre, da consegnare entro il 15 marzo dell'anno successivo, che informa sui progetti conclusi nell'anno considerato.

[Ev. nota sulla pubblicazione dei rapporti/risultati secondo l'art. 22 cpv. 3 OCFIF]

⁵ Le differenze sostanziali rispetto alla pianificazione originaria del finanziamento vanno documentate e motivate, indicando le relative misure di compensazione. Il fatto che un'evoluzione negativa dei costi (costi supplementari) sia stata resa nota nel rapporto intermedio non implica automaticamente che questa sia accettata dai committenti. Se constatata che i crediti non possono essere assicurati e se ritiene insufficienti le misure adottate, l'UFT prende subito contatto con l'impresa e con i Cantoni e dispone le misure necessarie.

⁶ L'impresa mette a disposizione dell'UFT tutte le informazioni basilari necessarie a quest'ultimo per eseguire un efficace controlling del finanziamento dell'infrastruttura. In un rapporto annuo sullo stato della rete, redatto in base alle esigenze dell'UFT, fornisce informazioni approfondite sullo stato degli impianti dell'infrastruttura.

⁷ L'UFT comunica per scritto all'impresa e ai Cantoni il risultato dell'esame dei rapporti annuali.

Art. 25 Procedura in caso di scostamento dagli obiettivi

In caso di scostamenti dagli obiettivi, l'UFT può disporre sanzioni organizzative o finanziarie basandosi sull'articolo 22 capoverso 4 OCFIF.

Art. 26 Documenti rilevanti

¹ Oltre a quanto disposto nell'articolo 24, l'impresa mette a disposizione dell'UFT tutti i documenti rilevanti per il controlling della presente Convenzione.

² Le basi di pianificazione necessarie all'elaborazione della presente Convenzione devono essere conservate per 10 anni.

Art. 27 Presentazione dei conti

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

Sezione 7: Stipula, modifiche, entrata in vigore, validità

Art. 28 Stipula della Convenzione

¹ La Convenzione è considerata stipulata alla data in cui è apposta l'ultima firma.

² In mancanza dell'assicurazione di pagamento da parte del Cantone, il diritto ai corrispondenti fondi federali decade e i pagamenti parziali già effettuati devono essere restituiti entro il termine di un mese.

Art. 29 Controversie

Sulle controversie in merito all'interpretazione delle convenzioni di cui agli articoli 49 e 56 Lferr si applicano i capoversi 5 e 6 dell'articolo 51 Lferr.

Art. 30 Disposizioni penali

L'esecuzione delle convenzioni è soggetta inoltre alle disposizioni penali e ai provvedimenti amministrativi previsti dagli articoli 88 e 89 LFerr e dal Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937 (CP; RS 311.0).

Art. 31 Adeguamento della Convenzione sulle prestazioni

Se una o più condizioni quadro di cui alla sezione 1 della presente Convenzione subiscono modifiche essenziali o non sono adempiute, le parti contraenti avviano trattative per adeguare la convenzione sulle prestazioni, che modificheranno in modo tale da ripristinare gli interessi e gli obblighi sanciti nella presente Convenzione.

Art. 32 Allegati

I seguenti allegati sono parti integranti della presente Convenzione:

- a. ripartizione per tratte [o per gruppi di tratte ai sensi dell'articolo 14 capoverso 2 OCIC] dell'indennità di esercizio (allegato 1);
- b. ripartizione per tratte dell'indennità di ammortamento (allegato 2);
- c. ripartizione per tratte o gruppi di tratte dei mutui condizionalmente rimborsabili da concedere (allegato 3);
- d. piano a medio termine del [GG.MM.AAAA] debitamente firmato (allegato 4);
- e. indicatori/conseguimento degli obiettivi (allegato 5);
- f. dettagli relativi al calcolo del prezzo delle tracce (allegato 6).

Art. 33 Entrata in vigore e validità

La presente Convenzione è valida per gli anni civili 2013 - 2016. Le disposizioni sui mutui condizionalmente rimborsabili sono valide finché l'impresa li ha rimborsati o ha rinunciato ai mutui stessi.

Ufficio federale dei trasporti

.....

Dott. Peter Füglistaler

Direttore

3003 Berna,

Pierre-André meyrat

Direttore supplente

3003 Berna,

Cantone [Z, inserire il numero di pagine necessario per ciascun Cantone]

.....

[Mr/Mrs x]

[9999 Z,]

[Impresa]

[Mr/Mrs x]

Presidente/Presidentessa del Consiglio d'amministrazione

[9999 Z,]

[Mr/Mrs x]

Direttore/Direttrice

[9999 Z,]