

# **Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)**

del 14 ottobre 2015

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 1 capoverso 3, 6, 8, 57 capoverso 3 e 97 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>1</sup> sulle ferrovie (Lferr),

*ordina:*

## **Sezione 1: Disposizioni generali**

### **Art. 1**            Oggetto

La presente ordinanza disciplina:

- a. la separazione tra trasporti e infrastruttura nonché la delimitazione tra mantenimento della qualità e ampliamento dell'infrastruttura;
- b. il rilascio, la modifica, il rinnovo e il trasferimento nonché la revoca di concessioni per l'infrastruttura;
- c. la pianificazione del mantenimento della qualità dell'infrastruttura;
- d. la pianificazione dell'ampliamento dell'infrastruttura;
- e. il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura;
- f. il finanziamento degli investimenti in impianti a fune;
- g. la concessione di aiuti finanziari per gravi danni causati da calamità naturali;
- h. il finanziamento di mandati di ricerca.

### **Art. 2**            Separazione tra trasporti e infrastruttura: portata della separazione

<sup>1</sup> Nel bilancio del gestore dell'infrastruttura gli impianti dell'infrastruttura e il relativo finanziamento devono essere esposti separatamente dagli altri settori.

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) può obbligare il gestore dell'infrastruttura a separare i fondi di investimento per l'infrastruttura dalle altre liquidità.

RS 742.120

<sup>1</sup> RS 742.101

**Art. 3** Separazione tra trasporti e infrastruttura: conto per settori

<sup>1</sup> L'UFT può obbligare il gestore dell'infrastruttura a suddividere il settore dell'infrastruttura per tratte e nodi ferroviari.

<sup>2</sup> Le remunerazioni per prestazioni fornite al di fuori del regime di accesso alla rete con personale e impianti dell'infrastruttura sono considerate ricavi. Devono coprire almeno i costi marginali. Sono parimenti considerate ricavi accessori dell'infrastruttura le remunerazioni per l'utilizzazione di costruzioni, impianti, in particolare terreni, e installazioni ai sensi degli articoli 34 e 35 Lferr.

<sup>3</sup> Se le esigenze stabilite ai capoversi 1 e 2 non possono essere soddisfatte diversamente, il gestore dell'infrastruttura deve tenere un conto dei costi di esercizio e un conto delle prestazioni. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) disciplina i dettagli della tenuta dei conti.

<sup>4</sup> L'UFT può esonerare i gestori dell'infrastruttura esteri dall'obbligo di tenere un conto per settori, se i costi non coperti delle tratte interessate possono essere documentati in altro modo.

**Art. 4** Eccezione all'obbligo di separare i conti

I gestori dell'infrastruttura che conformemente all'articolo 49 Lferr non ricevono alcuna indennità sono esentati dall'obbligo di esporre nel bilancio l'infrastruttura separatamente dagli altri settori e di tenere un conto per settori.

**Art. 5** Delimitazione tra i settori d'investimento mantenimento della qualità e ampliamento

<sup>1</sup> Gli investimenti nel mantenimento della qualità servono:

- a. a rinnovare in modo pianificato l'infrastruttura;
- b. a rispettare le prescrizioni e gli standard determinanti;
- c. a garantire la capacità di trasporto, la stabilità dell'orario e l'efficienza della manutenzione esistenti;
- d. ad assorbire l'evoluzione della domanda senza treni-chilometri supplementari nel traffico viaggiatori e merci;
- e. ad adeguare l'alimentazione elettrica, i sistemi di informazione e le installazioni per la comunicazione alle esigenze del traffico.

<sup>2</sup> Gli investimenti nell'ampliamento servono:

- a. ad aumentare la capacità ai fini della produzione di treni-chilometri supplementari nel traffico viaggiatori e merci;
- b. a ridurre i tempi di percorrenza.

<sup>3</sup> Se le misure previste per il flusso degli utenti in una delle stazioni indicate nell'allegato richiedono investimenti superiori a dieci milioni di franchi, tali misure sono considerate un ampliamento.

**Art. 6** Gestione

<sup>1</sup> L'UFT gestisce il finanziamento dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> Il processo di gestione comprende in particolare:

- a. la pianificazione delle prestazioni da fornire e degli obiettivi da convenire nonché pure le trattative con i gestori dell'infrastruttura o con terzi (società costruttrici) incaricati di attuare le misure;
- b. la verifica periodica della fornitura delle prestazioni e del raggiungimento degli obiettivi da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle società costruttrici (monitoraggio);
- c. la disposizione di misure tecniche, finanziarie od organizzative adeguate, qualora il raggiungimento degli obiettivi sia compromesso;
- d. se del caso, l'adeguamento delle prestazioni da fornire o degli obiettivi convenuti oppure la modifica della convenzione sul finanziamento.

<sup>3</sup> L'UFT fissa caso per caso i termini per le fasi del processo e li comunica tempestivamente ai gestori dell'infrastruttura, alle società costruttrici e ad altri servizi responsabili della pianificazione (art. 15 cpv. 2).

**Art. 7** Documenti pubblici

<sup>1</sup> Le convenzioni sulle prestazioni, i rapporti sullo stato della rete come pure i piani di investimento dei gestori dell'infrastruttura e delle società costruttrici sono pubblici.

<sup>2</sup> L'UFT rende accessibili questi documenti in forma adeguata.

<sup>3</sup> Può pubblicare gli atti e i documenti di cui agli articoli 27 e 31.

**Sezione 2: Concessioni****Art. 8** Domande

<sup>1</sup> Le domande di concessione devono essere presentate all'UFT.

<sup>2</sup> Le domande per il rilascio o l'estensione della concessione devono comprendere:

- a. un rapporto di base con le seguenti indicazioni:
  1. nome, sede e indirizzo del richiedente,
  2. descrizione del progetto,
  3. motivazione della domanda (scopo, importanza della ferrovia, attuale offerta+, domanda di trasporto prevista, scelta della linea, genere di ferrovia, ubicazione delle stazioni ecc.),
  4. raccordo alle ferrovie esistenti e relativo finanziamento,
  5. scadenario per la realizzazione del progetto,
  6. organizzazione dell'esercizio e della manutenzione,
  7. coordinamento con altre procedure di autorizzazione,

8. strategia di sicurezza,
  9. considerazione delle esigenze delle persone con mobilità ridotta;
- b. la seguente documentazione tecnica:
1. carta topografica in scala 1:25 000 con l'indicazione del tracciato e l'ubicazione delle stazioni e delle fermate,
  2. profilo longitudinale in scala 1:25 000 con l'indicazione delle stazioni e delle fermate e il chilometraggio,
  3. dati sullo scartamento, sul numero di binari, sulla declività, sul raggio minimo, sul genere di trazione e sul sistema di corrente;
- c. indicazioni sui legami fra il progetto e i piani settoriali e le strategie della Confederazione, i piani direttori cantonali, i piani direttori e i piani d'utilizzazione comunali nonché, se del caso, i piani di sviluppo regionali;
- d. un rapporto concernente l'impatto dell'impianto sull'ambiente di cui agli articoli 7–11 dell'ordinanza del 19 ottobre 1988<sup>2</sup> concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (1° grado);
- e. un calcolo della redditività comprendente:
1. un piano di investimento,
  2. un piano di finanziamento e la relativa prova,
  3. un conto economico di previsione.

<sup>3</sup> In vista del rinnovo, della modifica (eccetto l'estensione) o del trasferimento della concessione, l'UFT decide, caso per caso, quali documenti deve comprendere la domanda.

<sup>4</sup> L'UFT comunica al richiedente quante copie della domanda e dei documenti devono essere presentate.

<sup>5</sup> Se i documenti allegati alla domanda sono incompleti o lacunosi, l'UFT impartisce un termine per completarli. Se questo termine trascorre inutilizzato, l'UFT non entra nel merito della domanda.

## **Art. 9** Consultazione

<sup>1</sup> L'UFT sente i Cantoni, le imprese di trasporto con una concessione per il trasporto di viaggiatori e i gestori dell'infrastruttura interessati.

<sup>2</sup> I Cantoni provvedono a rendere pubbliche in maniera adeguata le domande per il rilascio o la modifica delle concessioni. Informano l'UFT sui pareri di terzi pervenuti.

<sup>3</sup> Nel caso di nuove tratte, il termine è di tre mesi. Negli altri casi è di un mese.

**Art. 10**           Contenuto

La concessione menziona:

- a. il nome, la sede e l'indirizzo del gestore dell'infrastruttura;
- b. il punto iniziale e finale dell'infrastruttura nonché i punti nodali più importanti;
- c. lo scartamento, se del caso il sistema di cremagliera;
- d. il tipo di trazione e, nel caso di trazione elettrica, anche il sistema di corrente;
- e. la durata della concessione;
- f. gli obblighi e le condizioni;
- g. nel caso di nuove tratte, i termini per la presentazione dei piani, all'inizio e alla conclusione dei lavori di costruzione;
- h. la portata dell'obbligo di esercizio e le eventuali restrizioni dei trasporti e degli orari di esercizio.

**Art. 11**           Registro delle concessioni

<sup>1</sup> L'UFT tiene un registro elettronico delle concessioni. Il registro è pubblico.

<sup>2</sup> Nel registro sono menzionati nome, sede e indirizzo dei gestori dell'infrastruttura, nonché il contenuto delle concessioni.

**Art. 12**           Statistiche

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura deve presentare annualmente all'UFT le statistiche sulla propria attività nel settore oggetto della concessione. L'UFT stabilisce i contenuti delle statistiche in una direttiva.

<sup>2</sup> Nel quadro delle statistiche sui trasporti pubblici i dati inerenti alla produzione e alle prestazioni fornite nonché pure i valori finanziari possono essere pubblicati per tratta o per concessione.

<sup>3</sup> Il gestore dell'infrastruttura assicura che siano disponibili, per tempo e con una qualità sufficiente, i dati delle imprese ferroviarie relativi alle prestazioni di trasporto (persone-km, tonnellate-km) sulla tratta interessata.

<sup>4</sup> I detentori di cui all'articolo 17a capoverso 2 Lferr possono consultare i dati delle imprese ferroviarie che li riguardano.

**Sezione 3: Pianificazione del mantenimento della qualità****Art. 13**           Mantenimento della qualità dell'infrastruttura

<sup>1</sup> I gestori dell'infrastruttura pianificano il mantenimento della qualità della propria infrastruttura. A tal fine tengono conto dei principi di pianificazione di cui all'arti-

colo 15 capoverso 1 e stabiliscono i contenuti principali della pianificazione d'intesa con l'UFT.

<sup>2</sup> L'UFT informa i gestori dell'infrastruttura con almeno due anni di anticipo sulle condizioni quadro per la convenzione sulle prestazioni di cui all'articolo 51 Lferr.

<sup>3</sup> I gestori dell'infrastruttura assicurano l'armonizzazione tra i progetti per il mantenimento della qualità e le misure delle fasi di ampliamento di cui all'articolo 48c Lferr.

#### **Art. 14** Esame di offerte di trasporto alternative

<sup>1</sup> Prima di importanti investimenti nel mantenimento della qualità di tratte destinate prevalentemente al traffico regionale viaggiatori, l'UFT incarica le imprese interessate di esaminare, coinvolgendo i Cantoni e le regioni di pianificazione interessati, se vi sono alternative che presentano un migliore rapporto costo-utilità.

<sup>2</sup> Sono determinanti in particolare:

- a. i costi e i ricavi dell'infrastruttura;
- b. i costi e i ricavi dei trasporti;
- c. i criteri di cui all'articolo 31a capoverso 3 della legge del 20 marzo 2009<sup>3</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV);
- d. il grado di sfruttamento delle linee negli orari di punta;
- e. le ripercussioni sulla qualità del collegamento nel traffico viaggiatori e merci.

### **Sezione 4: Pianificazione dell'ampliamento**

#### **Art. 15** Principi di pianificazione

<sup>1</sup> L'UFT stabilisce i principi di pianificazione, in particolare i criteri di valutazione delle singole fasi di ampliamento di cui all'articolo 48c Lferr. A tal fine si fonda sugli ampliamenti già decisi e, in base ai modelli nazionali del traffico, effettua un'analisi del fabbisogno per la relativa fase di ampliamento. Considera in particolare le direttive finanziarie e in materia di trasporti, di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché pure le questioni concernenti il materiale rotabile.

<sup>2</sup> Informa i Cantoni, i rappresentanti del settore del traffico merci e le imprese ferroviarie sui principi di pianificazione, sul procedimento e sullo scadenzario.

#### **Art. 16** Svolgimento della pianificazione

<sup>1</sup> I Cantoni elaborano i programmi d'offerta per il traffico regionale viaggiatori nelle regioni di pianificazione di cui all'articolo 48d capoverso 2 Lferr, ne stabiliscono

<sup>3</sup> RS 745.1

l'ordine di priorità e li armonizzano tra loro. Possono esprimersi in merito ai programmi d'offerta di cui ai capoversi 2 e 3.

<sup>2</sup> L'UFT elabora il programma d'offerta per il traffico merci. A tal fine coinvolge i rappresentanti del settore del traffico merci e tiene conto delle esigenze dei Cantoni interessati.

<sup>3</sup> Incarica le imprese di trasporto ferroviario attive nel traffico viaggiatori a lunga distanza oppure terzi di predisporre il programma d'offerta per il traffico a lunga distanza. Gli incaricati devono considerare le esigenze dei Cantoni interessati.

<sup>4</sup> L'UFT coordina i programmi d'offerta, li adegua per quanto necessario e incarica le imprese ferroviarie di sviluppare le misure necessarie per l'infrastruttura e il materiale rotabile. Valuta le singole misure, ne stabilisce l'ordine di priorità e le classifica in livelli di urgenza.

<sup>5</sup> Sulla base di misure scelte dal primo livello di urgenza, elabora un programma globale per il traffico viaggiatori e merci. Le necessarie misure infrastrutturali rappresentano la relativa fase di ampliamento.

#### **Art. 17**            Modifica di misure

Misure già decise, ma non ancora attuate, possono essere modificate in una fase di ampliamento successiva, qualora le condizioni quadro siano mutate o un nuovo programma d'offerta consenta una gestione del traffico più vantaggiosa sul piano dell'economia aziendale e macroeconomico.

#### **Art. 18**            Rapporto sulla successiva fase di ampliamento pianificata

Il rapporto sulla successiva fase di ampliamento pianificata comprende in particolare:

- a. il programma globale di cui all'articolo 16 capoverso 5, comprese una rappresentazione grafica dell'utilizzazione prevista della rete ferroviaria nelle ore con il maggior numero di tracce sull'arco della giornata e della settimana e le informazioni supplementari determinanti per ogni tratta;
- b. dati sulle condizioni generali di trasporto, in particolare scenari demografici, previsioni del traffico, criteri d'idoneità e di valutazione;
- c. dati sull'evoluzione del traffico a lunga distanza, regionale e merci;
- d. un elenco delle misure di ampliamento dell'infrastruttura con dati su costi e utilità.

#### **Art. 19**            Carattere vincolante dell'utilizzazione stabilita della rete

<sup>1</sup> L'utilizzazione della rete stabilita per una fase di ampliamento è vincolante per i gestori dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> L'UFT può autorizzare una deroga temporanea a tale utilizzazione.

## Sezione 5: Principi di finanziamento

### Art. 20 Oggetto del finanziamento

<sup>1</sup> Sono oggetto del finanziamento le costruzioni, gli impianti e le installazioni di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr nonché i veicoli necessari per l'esercizio e il mantenimento della qualità di tale infrastruttura.

<sup>2</sup> Possono essere altresì oggetto del finanziamento:

- a. le costruzioni e gli impianti che non sono più necessari per l'esercizio dell'infrastruttura, se il mantenimento della qualità è di interesse pubblico e non può essere finanziato altrimenti;
- b. le costruzioni, gli impianti, le installazioni e i veicoli a utilizzazione mista di gestori dell'infrastruttura, compresi i costi convenuti per il finanziamento con capitale di terzi.

### Art. 21 Strumenti di finanziamento

<sup>1</sup> Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità è disciplinato da convenzioni sulle prestazioni di cui all'articolo 51 Lferr.

<sup>2</sup> Il finanziamento dell'ampliamento è disciplinato da convenzioni di attuazione di cui all'articolo 48f Lferr. Queste convenzioni sono valide fino alla conclusione dei relativi progetti.

<sup>3</sup> I fondi sono prelevati dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria secondo la legge del 21 giugno 2013<sup>4</sup> sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. I progetti i cui lavori di costruzione sono già iniziati sono prioritari rispetto ai nuovi progetti.

### Art. 22 Tratte per il collegamento capillare

<sup>1</sup> Sono considerate tratte per il collegamento capillare, e come tali escluse dalle prestazioni federali secondo l'articolo 49 Lferr, le tratte:

- a. sulle quali sono effettuati per la maggior parte servizi di trasporto di cui all'articolo 3 o 7 capoverso 7 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009<sup>5</sup> sulle indennità per il traffico regionale;
- b. le cui fermate non distano, per la maggior parte, più di 1,5 km una dall'altra e che non servono al collegamento con altre località.

<sup>2</sup> Le tratte per il collegamento capillare sono determinate al rilascio della concessione o, su domanda di un Cantone, prima della stipula della convenzione sulle prestazioni.

<sup>4</sup> RS 742.140

<sup>5</sup> RS 745.16



**Art. 23** Cofinanziamento da parte dei Cantoni

<sup>1</sup> La chiave per il calcolo delle partecipazioni cantonali al versamento di cui all'articolo 57 capoverso 1 Lferr pondera al 50 per cento sia per la Confederazione sia per i Cantoni i viaggiatori-chilometri e i treni-chilometri ordinati congiuntamente nel traffico regionale viaggiatori.

<sup>2</sup> L'UFT calcola ogni anno le partecipazioni per l'anno successivo sulla base dei dati previsionali delle convenzioni sull'offerta di cui all'articolo 31a LTV<sup>6</sup> concluse per l'anno precedente. Nel calcolo tiene conto delle offerte di trasporto su tratte e tronchi per la cui infrastruttura vengono erogati contributi dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Comunica ai Cantoni il risultato del calcolo per l'anno seguente alla fine di febbraio.

<sup>3</sup> Il versamento viene addebitato trimestralmente sul conto corrente di ogni Cantone presso la Banca nazionale svizzera.

**Art. 24** Piano di investimento

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura presenta ogni anno all'UFT il piano di investimento aggiornato e concordato con l'impresa di trasporto ferroviario. Tale piano comprende le informazioni per almeno i cinque anni successivi.

<sup>2</sup> Il piano di investimento contiene tutti i progetti pianificati per investimenti nel mantenimento della qualità e nell'ampliamento nonché il relativo finanziamento, compreso l'eventuale finanziamento da parte di terzi.

<sup>3</sup> I costi dei progetti devono essere esposti per i generi di impianti prestabiliti. L'UFT può ammettere semplificazioni.

**Art. 25** Forme di finanziamento

<sup>1</sup> Alla fine di ogni anno la parte dei fondi di investimento di cui agli articoli 51b e 58a Lferr corrispondente agli ammortamenti effettivi, inclusi gli ammortamenti diretti, viene imputata alle indennità. Il 31 dicembre i fondi restanti sono convertiti in mutui senza interessi condizionalmente rimborsabili.

<sup>2</sup> Nei casi previsti dall'articolo 51b capoverso 2 Lferr e dall'articolo 29 della legge del 5 ottobre 1990<sup>7</sup> sui sussidi, l'UFT esige il rimborso dei mutui.

<sup>3</sup> L'UFT decide sulla rinuncia al rimborso dei mutui o alla loro conversione in capitale proprio di cui all'articolo 51b capoverso 3 Lferr. In caso di importi superiori a dieci milioni di franchi l'UFT agisce d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

**Art. 26** Convenzioni sulla collaborazione tra imprese di trasporto

<sup>1</sup> Nelle convenzioni sulla remunerazione per l'utilizzazione di costruzioni, impianti e installazioni (art. 34 cpv. 2 e 35 Lferr), in particolare terreni e punti di vendita, le

<sup>6</sup> RS 745.1

<sup>7</sup> RS 616.1

imprese di trasporto prendono in considerazione gli interessi dei committenti delle offerte di trasporto secondo l'articolo 28 LTV<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> In particolare convengono remunerazioni che, oltre all'imputazione dei costi finanziari, prevedono un interesse calcolato. Questo generalmente non supera cinque franchi per metro quadrato e per anno.

## **Sezione 6: Finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità**

### **Art. 27**            Offerta

<sup>1</sup> I gestori dell'infrastruttura inoltrano all'UFT un'offerta vincolante e firmata in modo giuridicamente valido, conforme alle direttive finanziarie e funzionali.

<sup>2</sup> All'offerta vanno allegati in particolare i seguenti documenti:

- a. una descrizione qualitativa e quantitativa dell'offerta di prestazioni che tenga conto della pianificazione sovraordinata dell'infrastruttura;
- b. la pianificazione a medio termine e il piano di investimento;
- c. i valori di riferimento proposti per gli indicatori ai fini della misurazione delle prestazioni;
- d. se del caso, le motivazioni delle differenze rispetto alle pianificazioni precedenti e all'ultimo conto annuale;
- e. il rapporto annuale sullo stato della rete;
- f. il riepilogo dei costi pianificati;
- g. una dichiarazione che confermi il rispetto delle direttive finanziarie e funzionali.

<sup>3</sup> I documenti vanno inoltrati in formato elettronico.

### **Art. 28**            Contenuto della convenzione sulle prestazioni

La convenzione sulle prestazioni di cui all'articolo 51 Lferr comprende:

- a. la descrizione di ipotesi di fondo;
- b. gli obiettivi convenuti;
- c. la descrizione delle prestazioni da fornire, in particolare degli investimenti da effettuare e del loro finanziamento;
- d. l'assegnazione delle quote annue delle indennità di esercizio e dei contributi agli investimenti della Confederazione;

<sup>8</sup> RS 745.1

- e. gli indicatori e i rispettivi valori di riferimento ai fini della misurazione del raggiungimento degli obiettivi;
- f. le direttive per il rendiconto (art. 31).

**Art. 29** Modifica della convenzione sulle prestazioni

<sup>1</sup> Se durante il periodo di validità di una convenzione sulle prestazioni si constatano deroghe rilevanti alle ipotesi di fondo che esulano dall'ambito di responsabilità dei gestori dell'infrastruttura, le parti contraenti avviano trattative al fine di adeguare la convenzione stessa.

<sup>2</sup> Durante il processo riguardante il preventivo della Confederazione sono possibili, nell'ambito di una convenzione sulle prestazioni, trasferimenti tra indennità di esercizio e contributi agli investimenti. Se in questo processo viene decisa una riduzione del limite di spesa, l'UFT verifica, d'intesa con i gestori dell'infrastruttura, se la convenzione sulle prestazioni può essere adempiuta.

<sup>3</sup> Le modifiche della convenzione sulle prestazioni vanno stabilite per scritto.

**Art. 30** Finanziamento di misure anticipate per il mantenimento della qualità

I Cantoni o terzi possono convenire con un'impresa ferroviaria di anticipare una misura per il mantenimento della qualità se forniscono un contributo non rimborsabile che copre i costi supplementari di tale anticipo. I principi di cui all'articolo 35 capoverso 2 sono applicabili per analogia.

**Art. 31** Rendiconto e verifica del raggiungimento degli obiettivi

<sup>1</sup> L'UFT ha il diritto di consultare i documenti e i dati dei gestori dell'infrastruttura concernenti il settore infrastruttura.

<sup>2</sup> I gestori dell'infrastruttura presentano periodicamente all'UFT un rapporto riguardante il raggiungimento degli obiettivi, lo stato della rete, il volume di traffico e il grado di sfruttamento dell'infrastruttura nonché lo stato degli investimenti e il coinvolgimento delle imprese di trasporto ferroviario. L'UFT disciplina i dettagli del rendiconto.

<sup>3</sup> L'UFT può pubblicare i rapporti.

<sup>4</sup> Se le prestazioni ordinate non sono fornite come convenuto o se gli obiettivi o i termini fissati non sono rispettati, l'UFT può disporre le misure del caso o esigere il rimborso di prestazioni finanziarie.

<sup>5</sup> Se un progetto comporta rischi notevoli, in particolare geologici, l'UFT può esigere un rendiconto specifico secondo l'articolo 37 capoverso 1.

## Sezione 7: Finanziamento dell'ampliamento

### Art. 32 Gestione

<sup>1</sup> L'UFT pianifica, gestisce e sorveglia il finanziamento dell'ampliamento.

<sup>2</sup> Emana direttive sull'attuazione delle singole misure di ampliamento. A tal fine coinvolge le imprese interessate.

<sup>3</sup> Informa i Cantoni sullo stato dei lavori di ampliamento.

### Art. 33 Convenzioni di attuazione

<sup>1</sup> Dopo aver consultato il Dipartimento federale delle finanze (DFF), il DATEC conclude convenzioni di attuazione sull'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 48<sup>f</sup> Lferr con i gestori dell'infrastruttura o le società costruttrici. Le fasi di progettazione e realizzazione sono di regola disciplinate in convenzioni di attuazione separate.

<sup>2</sup> Le convenzioni di attuazione comprendono:

- a. le ipotesi di fondo;
- b. gli obiettivi stabiliti riguardo alla funzionalità, ai costi e alla messa in esercizio;
- c. la descrizione delle prestazioni per la progettazione e la realizzazione;
- d. i termini e i costi stabiliti per la fornitura di prestazioni parziali;
- e. i requisiti tecnici specifici;
- f. l'organizzazione di progetto per l'attuazione e la collaborazione con l'UFT;
- g. i dati sui contributi agli investimenti assegnati dalla Confederazione, eventuali contributi dei Cantoni o di terzi e la considerazione del rincaro attestato.

### Art. 34 Modifica della convenzione di attuazione

<sup>1</sup> Se durante il periodo di validità di una convenzione di attuazione si constatano deroghe rilevanti alle ipotesi o agli obiettivi stabiliti, le parti contraenti avviano trattative al fine di adeguare la convenzione stessa.

<sup>2</sup> L'UFT può convenire con i gestori dell'infrastruttura o con le società costruttrici deroghe minori al procedimento, all'organizzazione o alle disposizioni tecniche stabiliti nella convenzione di attuazione (art. 33 cpv. 2 lett. d–f).

<sup>3</sup> Le modifiche della convenzione di attuazione vanno stabilite per scritto.

### Art. 35 Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

<sup>1</sup> Se i Cantoni e altri terzi intendono finanziare misure supplementari o alternative, l'UFT esamina se queste misure possono essere integrate nella pianificazione

dell'ampliamento o, come misure di ampliamento subordinate (art 51 cpv. 2 Lferr), nella pianificazione del mantenimento della qualità.

<sup>2</sup> Se l'attuazione delle misure è possibile, l'UFT ne stabilisce il finanziamento nella convenzione in modo che non generi costi supplementari per la Confederazione né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio. A tal fine tiene conto dei seguenti principi:

- a. l'aumento o la riduzione dei costi per l'esercizio e il mantenimento della qualità generati da tali misure sono calcolati per un periodo massimo di 40 anni dalla messa in esercizio;
- b. il calcolo viene effettuato come calcolo economico dinamico;
- c. i contributi di terzi sono forniti a fondo perso.

<sup>3</sup> I contributi di terzi sono versati direttamente ai gestori dell'infrastruttura. Se il contributo copre anche spese conseguenti, il gestore dell'infrastruttura ne assicura l'impiego conforme alle disposizioni contrattuali per l'intero periodo stabilito nella convenzione.

<sup>4</sup> Gli investimenti evitati grazie a tali misure vengono computati, se assimilabili a queste sul piano funzionale, temporale e spaziale.

<sup>5</sup> I capoversi 1–4 si applicano per analogia a misure edili di terzi estranee alla ferrovia ma che interessano l'infrastruttura ferroviaria.

<sup>6</sup> L'UFT pubblica periodicamente i valori di riferimento per gli adeguamenti al rincaro e gli interessi di computo in base all'evoluzione congiunturale.

### **Art. 36** Prefinanziamento

<sup>1</sup> Le convenzioni per il prefinanziamento di misure già decise devono rispettare i seguenti principi:

- a. la Confederazione rimborsa i costi prefinanziati. Sui costi prefinanziati non sono dovuti interessi;
- b. il rimborso dei costi prefinanziati avviene alla data inizialmente prevista per l'attuazione della misura;
- c. le misure prefinanziate non devono compromettere altre misure di mantenimento della qualità e di ampliamento.

<sup>2</sup> In caso di misure prefinanziate il DATEC conclude convenzioni di attuazione con i gestori dell'infrastruttura o le società costruttrici interessati.

<sup>3</sup> Se l'Assemblea federale ha deciso soltanto la progettazione di una misura, il prefinanziamento si limita ai costi di progettazione.

### **Art. 37** Rendiconto e sorveglianza sull'ampliamento

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura o la società costruttrice inoltra periodicamente all'UFT un rendiconto sugli ampliamenti. In tale rendiconto informa sulle prestazioni, i costi, le finanze, le scadenze e i rischi. Il DATEC disciplina i dettagli del rendiconto.

<sup>2</sup> L'UFT sorveglia la corretta fornitura delle prestazioni nell'ambito delle convenzioni di attuazione.

<sup>3</sup> Redige annualmente un rapporto sullo stato dei lavori di ampliamento.

## **Sezione 8: Investimenti in impianti a fune**

### **Art. 38**

<sup>1</sup> In caso di investimenti in impianti a fune beneficiari di indennità della Confederazione e dei Cantoni secondo gli articoli 28–31c LTV<sup>9</sup>, si possono concludere convenzioni di finanziamento. Esse sono valide fino alla conclusione del progetto.

<sup>2</sup> Sono considerati investimenti nell'infrastruttura di impianti a fune ai sensi dell'articolo 18a lettera b della legge del 23 giugno 2006<sup>10</sup> sugli impianti a fune il 50 per cento degli investimenti complessivi. I contributi agli investimenti sono concessi a fondo perso.

## **Sezione 9: Danni causati dalle forze della natura**

### **Art. 39**          Presupposti

Gli aiuti finanziari di cui all'articolo 59 Lferr possono essere versati se la riparazione dei danni supera le possibilità finanziarie dei gestori dell'infrastruttura, in particolare se essa genererebbe nel conto annuale costi non coperti superiori al 20 per cento dell'indennità annua per l'esercizio o a un milione di franchi.

### **Art. 40**          Imputazione di altre prestazioni

Nel determinare l'importo dell'aiuto finanziario si tiene conto dei contributi concessi dalla Confederazione in base ad altri atti normativi e delle prestazioni fornite da assicurazioni pubbliche e private.

### **Art. 41**          Procedura

<sup>1</sup> Al più tardi un anno dopo il danno subito, i gestori dell'infrastruttura presentano all'UFT la domanda corredata dei necessari documenti giustificativi.

<sup>2</sup> L'UFT stabilisce l'ammontare dell'aiuto finanziario in base alla documentazione inoltrata e la data di versamento in funzione dei crediti disponibili.

<sup>3</sup> Vigila affinché i contributi federali siano impiegati secondo le disposizioni ed esamina e approva i conteggi. Può concedere anticipi in caso d'urgenza.

<sup>9</sup> RS 745.1

<sup>10</sup> RS 743.01

## Sezione 10: Mandati di ricerca

### Art. 42

<sup>1</sup> L'UFT decide in merito a domande di finanziamento per mandati di ricerca. A tal fine tiene conto dei benefici per il mantenimento del valore e l'esercizio efficiente e sicuro dell'infrastruttura ferroviaria nonché della delimitazione rispetto ad altri strumenti di promozione.

<sup>2</sup> I lavori di pianificazione e progettazione di cui agli articoli 48a–48e Lferr non sono considerati lavori di ricerca.

<sup>3</sup> Sono applicabili i principi generali di promozione di cui all'articolo 9 della legge federale del 14 dicembre 2012<sup>11</sup> sulla promozione della ricerca e dell'innovazione.

## Sezione 11: Disposizioni finali

### Art. 43 Abrogazione di un altro atto normativo

L'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>12</sup> sulle concessioni e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è abrogata.

### Art. 44 Disposizioni transitorie

<sup>1</sup> Le convenzioni di finanziamento esistenti, in virtù delle quali sono concessi fondi dal Fondo per i grandi progetti ferroviari, rimangono in vigore e dal 1° gennaio 2016 sono finanziate dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

<sup>2</sup> Le convenzioni sulle prestazioni 2013–16 concluse secondo la Lferr restano in vigore. Il contributo della Confederazione e dei Cantoni coinvolti previsto per il 2016 viene erogato dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria.

<sup>3</sup> I progetti di ampliamento compresi nelle convenzioni sulle prestazioni 2013–16 e non conclusi entro il 31 dicembre 2016 vengono finanziati nella misura prevista tramite le convenzioni sulle prestazioni fino alla loro conclusione.

<sup>4</sup> In caso di costruzioni, impianti, installazioni e veicoli a utilizzazione mista appartenenti a gestori dell'infrastruttura, rimane in vigore il diritto anteriore all'indennizzo delle spese conseguenti del finanziamento con capitale di terzi convenute prima del 1° gennaio 2016.

<sup>11</sup> RS 420.1

<sup>12</sup> RU 2009 5981, 2013 1649

**Art. 45**          Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 2016.

14 ottobre 2015

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta Sommaruga

La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova



*Allegato*  
(art. 5 cpv. 3)

Aarau	Thalwil
Baden	Thun
Basel Bad. Bf.	Uster
Basel SBB	Vevey
Bellinzona	Wädenswil
Bern	Wetzikon
Biel/Bienne	Wil
Brig	Winterthur
Brugg AG	Yverdon-les-Bains
Bülach	Zug
Chur	Zürich Altstetten
Dietikon	Zürich Enge
Effretikon	Zürich Flughafen
Frauenfeld	Zürich Hardbrücke
Fribourg/Freiburg	Zürich HB (binari 3–44)
Genève	Zürich Oerlikon
Genève-Aéroport	Zürich Stadelhofen
Interlaken Ost	
Lausanne	
Lenzburg	
Liestal	
Lugano	
Luzern	
Montreux	
Morges	
Neuchâtel	
Nyon	
Olten	
Pfäffikon SZ	
Rapperswil	
Renens VD	
Schaffhausen	
Solothurn	
St. Gallen	
Stettbach	

