

Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

del 25 novembre 1998 (Stato 1° ottobre 2011)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 9, 9a, 9b e 97 della legge del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie (LFerr),

ordina

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

¹ La presente ordinanza disciplina l'accesso alle tratte ferroviarie:

- a. delle Ferrovie federali svizzere;
- b. delle imprese ferroviarie concessionarie giusta la LFerr;
- c. delle imprese ferroviarie che esercitano un'infrastruttura ferroviaria in base a un trattato internazionale.

² L'accesso alla rete non dev'essere accordato per:

- a. le ferrovie esclusivamente a cremagliera;
- b. le funicolari;
- c. le tratte le cui caratteristiche, in particolare lo scartamento, escludono l'utilizzo da parte di altre imprese;
- d. i binari da attribuire al settore dei trasporti di un'impresa ferroviaria.

Art. 2 Definizioni

Ai sensi della presente ordinanza, si intende per:

- a. gestore dell'infrastruttura: un'impresa ai sensi dell'articolo 1 capoverso 1, che deve garantire l'accesso alla rete;
- b. utente della rete: l'impresa che chiede l'accesso alla rete;
- c. accesso alla rete: l'utilizzazione dell'infrastruttura di un'altra impresa ferroviaria (art. 9 LFerr);

RU 1999 1070

¹ RS 742.101

- d. traccia²: il binario disponibile, definito dal profilo territoriale e temporale;
- e. prezzo della traccia: la remunerazione per l'utilizzazione dell'infrastruttura.

Sezione 2: Accesso alla rete per le imprese svizzere e concessionarie

Art. 3 Autorizzazione per l'accesso alla rete

¹ L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) rilascia l'autorizzazione per l'accesso alla rete per dieci anni al massimo alle imprese che:³

- a. hanno la propria sede in Svizzera e sono iscritte nel registro svizzero di commercio; oppure
- b. sono titolari di una concessione ai sensi dell'articolo 5 della LFerr.

² L'autorizzazione può essere limitata a determinati tipi di traffico o a sezioni della rete.

³ L'autorizzazione dev'essere richiesta almeno tre mesi prima dell'inizio previsto dell'esercizio.

Art. 4 Affidabilità

¹ Mediante una descrizione del sistema di gestione della sicurezza del suo settore ferroviario, l'impresa richiedente deve fornire la prova che è in grado di garantire sempre un esercizio sicuro e affidabile (art. 9 cpv. 2 lett. a LFerr).

² L'impresa richiedente e i suoi amministratori responsabili non devono essere stati condannati nel corso degli ultimi dieci anni per:

- a. un crimine; o
- b. infrazioni gravi o ripetute contro le prescrizioni applicabili ai settori professionali riguardanti la retribuzione, le assicurazioni sociali e le condizioni di lavoro, in particolare la durata del lavoro e i periodi di riposo; oppure
- c. infrazioni gravi o ripetute contro le disposizioni riguardanti la sicurezza nel traffico ferroviario o contro le prescrizioni sulla circolazione dei treni; o
- d.⁴ infrazioni gravi o ripetute contro le prescrizioni doganali.

³ Contro l'impresa richiedente o i suoi amministratori responsabili non devono esservi attestati di carenza di beni.

² Nuova espr. giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

³ Nuovo testo giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959).

⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

Art. 5 Efficienza finanziaria

¹ L'impresa è finanziariamente efficiente (art. 9 cpv. 2 lett. d LFerr) se il rapporto tra il capitale proprio (incluso il capitale di terzi a copertura dei rischi) e il capitale di terzi, le riserve palesi e occulte, le liquidità disponibili, i debiti e le entrate assicurate lascia presumere che essa può fare fronte ai suoi obblighi finanziari per almeno un anno. Le indicazioni necessarie sono definite nell'allegato 1. Qualora la condizione non sia adempiuta, ma sia in atto un risanamento finanziario, può essere rilasciata un'autorizzazione provvisoria per un massimo di sei mesi.

² Se gli obblighi finanziari superano le liquidità e i ricavi disponibili in Svizzera, l'UFT⁵ può esigere una garanzia bancaria o una fideiussione di un'impresa svizzera solvibile.

³ L'impresa richiedente deve provare all'UFT che è assicurata contro le conseguenze della responsabilità civile per almeno 100 milioni di franchi per sinistro, oppure deve esibire coperture assicurative equivalenti (art. 9 cpv. 2 lett. d LFerr). Il contratto d'assicurazione deve contenere la seguente disposizione: se il contratto si estingue prima della data indicata nel certificato assicurativo, la compagnia d'assicurazione s'impegna nondimeno a coprire le pretese di risarcimento secondo le disposizioni del contratto fino al momento della revoca dell'autorizzazione, ma al massimo per 15 giorni dopo che l'UFT è stato informato della fine del contratto. È considerata quale data di revoca il giorno in cui la relativa decisione è entrata in vigore.

Art. 6 Personale

¹ Dalle indicazioni fornite dall'impresa richiedente deve risultare che il personale impiegato dispone delle qualifiche necessarie per garantire un esercizio sicuro, in particolare ai sensi dell'ordinanza del 23 novembre 1983⁶ sulle ferrovie (OFerr) (art. 9 cpv. 2 lett. b LFerr).

² L'impresa richiedente deve provare di osservare le prescrizioni in materia di diritto del lavoro e di garantire le condizioni di lavoro del settore (art. 9 cpv. 2 lett. e LFerr).

Art. 7 Veicoli

¹ L'impresa richiedente deve provare che i veicoli soddisfano i requisiti per un esercizio sicuro (art. 9 cpv. 2 lett. c LFerr). In particolare occorre assicurare che siano impiegati soltanto veicoli omologati conformemente alla OFerr⁷ o secondo disposizioni estere almeno equivalenti e che la manutenzione dei veicoli sia sufficiente a garantire la sicurezza dell'esercizio.⁸

⁵ Nuova espr. giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5959). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

⁶ RS 742.141.1

⁷ RS 742.141.1

⁸ Nuovo testo giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5959).

² Dalle indicazioni sul veicolo deve risultare in quale Paese è avvenuta l'omologazione e quando è stato effettuato l'ultimo controllo periodico generale.

Art. 8⁹ Certificato di sicurezza

¹ Il rispetto delle disposizioni concernenti il personale da impiegare e i veicoli, in relazione alle tratte da utilizzare, come pure la garanzia della responsabilità civile prescritta e il rispetto generale delle disposizioni di sicurezza per le tratte da utilizzare (art. 9 cpv. 2 lett. f LFerr) vanno confermati all'UFT 30 giorni prima dell'avvio dell'esercizio e, in seguito, a ogni scadenza della durata di validità del certificato di sicurezza, allegando le necessarie prove secondo l'allegato 2.

² Una volta esaminati i documenti richiesti, l'UFT rilascia il certificato di sicurezza per le relative tratte.

³ La durata di validità del certificato è decisa dall'UFT in funzione delle condizioni d'esercizio. La durata di validità massima è di tre anni.

Sezione 3: Accesso alla rete per le imprese estere

Art. 9

¹ L'accesso alla rete per le imprese estere è retto dal relativo accordo internazionale.

² Anche se nell'accordo internazionale è previsto il riconoscimento reciproco di autorizzazioni per l'accesso alla rete, per le imprese estere è richiesto un certificato¹⁰ di sicurezza svizzero.

Sezione 4: Principi dell'accesso alla rete

Art. 10 Obblighi del gestore dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura accorda l'accesso senza discriminazioni alla propria rete se:

- a. si impone le stesse norme applicabili a terzi nell'attribuzione delle tracce e nella determinazione del prezzo per il proprio uso;
- b. riserva a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione delle tracce e nella determinazione del prezzo;
- c. non impone alcuna condizione tecnica che non sia prevista in una legge o in un'ordinanza;

⁹ Nuovo testo giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959).

¹⁰ Nuova espr. giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

d.¹¹ pubblica le condizioni fondamentali dell'accesso alla rete che non sono esplicitate nella presente ordinanza e le caratteristiche tecniche essenziali della tratta quali il profilo (pendenza), i raggi delle curve, la lunghezza dei binari di scambio, le lunghezze dei marciapiedi, la classe della tratta e il dispositivo di sicurezza.

² L'UFT stabilisce le modalità delle pubblicazioni.

³ Il gestore dell'infrastruttura deve fornire a tutti i macchinisti le istruzioni necessarie ad acquisire le conoscenze della tratta.

Art. 11 Scadenze per la richiesta di tracce

¹ La normale attribuzione delle tracce avviene in sintonia con la procedura in materia di orario. L'UFT fissa le scadenze per la richiesta delle tracce e la procedura d'attribuzione unitamente a quelle per la procedura in materia di orario.

² Chi richiede una traccia al di fuori delle scadenze previste al capoverso 1, ma almeno 60 giorni prima della prima corsa, è informato entro 30 giorni se la traccia desiderata è libera.

³ L'ultima scadenza per richiedere la traccia scade:

- a. alle ore 17 del giorno precedente lo svolgimento di singole corse non regolari di imprese che hanno già prenotato altre tracce su una tratta per lo stesso periodo d'orario; oppure
- b. 30 giorni prima della prima corsa in tutti gli altri casi.

⁴ Il gestore dell'infrastruttura può fissare a una data successiva l'ultima scadenza possibile per la richiesta.

⁵ Al momento dell'attribuzione delle tracce non è necessario esibire l'autorizzazione di accesso alla rete e il certificato di sicurezza.

Art. 11a¹² Cessione di tracce

È vietato agli utenti della rete cedere le tracce loro attribuite a terzi.

Art. 11b¹³ Chiusura di tratte

¹ Se a causa di lavori di costruzione una tratta deve essere temporaneamente chiusa al traffico, il gestore dell'infrastruttura deve annunciare la riduzione della disponibilità prima della scadenza del termine di richiesta delle tracce. In caso contrario, i costi supplementari causati da servizi sostitutivi o deviazioni sono a suo carico.

¹¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

¹² Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

¹³ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

² La chiusura di tratte per lavori di costruzione non esonera dagli obblighi di trasporto, relativi all'orario e d'esercizio di cui agli articoli 12–14 della legge federale del 20 marzo 2009¹⁴ sul trasporto di viaggiatori (LTV).

³ Questa disposizione è applicabile per la prima volta a partire dall'orario 2013.

Art. 12¹⁵ Attribuzione delle tracce

¹ Il gestore dell'infrastruttura attribuisce le tracce secondo l'ordine di priorità dell'articolo 9a Lferr. In caso di richieste dello stesso rango, prende in considerazione quella che offre il maggiore contributo di copertura. Se vi sono più contributi di copertura di pari importo o se è stata presentata anche una richiesta per il traffico merci, il gestore dell'infrastruttura esegue una vendita all'asta. L'UFT regola i dettagli della stessa in una direttiva.

² Un'attribuzione è nulla se è stata concessa per eludere l'ordine di priorità.

³ La decisione di non attribuire una traccia o di non attribuirla nel momento auspicato dev'essere debitamente motivata nei confronti dell'impresa richiedente.

⁴ Se un utente della rete utilizza una traccia su una tratta saturata (art. 12a) in misura minore rispetto a quanto stabilito dalle condizioni di accesso alla rete pubblicate, tale traccia può essere attribuita a un'altra impresa richiedente. Sono eccezionati i casi in cui la minore utilizzazione non può essere influenzata dall'utente della rete e non è riconducibile a cause di carattere economico.

⁵ Su proposta del gestore dell'infrastruttura o di un utente della rete, l'UFT può accordare del tutto o in parte la priorità al traffico merci ai sensi dell'articolo 9a capoverso 3 Lferr, se soltanto in questo modo può essere svolto su rotaia. Sulle tratte sulle quali sono trasportati almeno 1000 passeggeri al giorno e per settore la priorità rimane accordata a una coppia di treni all'ora del traffico regionale e a lunga distanza.

⁶ Sono fatte salve le disposizioni inerenti ai trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza (art. 41 LTV¹⁶).

Art. 12a¹⁷ Tratte saturate

¹ Se il gestore dell'infrastruttura non può prendere in considerazione tutte le richieste di attribuzione delle tracce a causa della capacità insufficiente della tratta, dichiara saturata tale tratta.

² Se sono disponibili tratte alternative non saturate, queste vanno offerte a titolo sostitutivo.

¹⁴ RS 745.1

¹⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU 2011 4331).

¹⁶ RS 745.1

¹⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

³ Quando una tratta è dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di sopprimere le tracce già attribuite a treni facoltativi e di non riproporle, a condizione che questo contribuisca ad aumentare la capacità.

⁴ In caso di saturazione di una tratta, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi delle cause della saturazione e presenta misure a breve e medio termine per porvi rimedio. Questa analisi della capacità è sottoposta all'UFT entro tre mesi dal giorno in cui la tratta è dichiarata saturata.

⁵ Entro sei mesi dalla conclusione dell'analisi della capacità, il gestore dell'infrastruttura deve presentare all'UFT un piano per aumentare la capacità.¹⁸

⁶ L'UFT sottopone il piano agli utenti della tratta saturata. Approva il piano o ne richiede la modifica.¹⁹

Art. 12b²⁰ Accordi quadro

¹ Il gestore dell'infrastruttura e l'utente della rete possono concludere un accordo quadro sull'accesso alla rete. L'accordo specifica le caratteristiche delle tracce da attribuire.²¹

² Gli accordi quadro sono conclusi di regola per due periodi di vigenza di un orario, al massimo tuttavia per un periodo di dieci anni.

³ Gli accordi quadro non possono assicurare alcun diritto esclusivo all'utilizzazione.

⁴ L'accordo quadro può essere denunciato dal gestore dell'infrastruttura per consentire un migliore utilizzo della tratta. L'accordo può prevedere il versamento di indennità per questi casi.

Art. 13 Indicazioni relative all'utente della rete

I nomi e gli indirizzi degli utenti della rete e le indicazioni contenute negli orari di servizio sono pubblici.

Art. 14 Perturbazioni dell'esercizio

In caso di perturbazioni dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di impartire istruzioni agli utenti della rete. Questi ultimi e il gestore dell'infrastruttura, per ovviare alle perturbazioni e per garantire il trasporto pubblico, sono tenuti a informarsi e prestarsi reciprocamente aiuto mettendo a disposizione personale e materiale.

¹⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

¹⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²⁰ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

²¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

Sezione 5: Convenzione sull'accesso alla rete

Art. 15 Forma e contenuto

¹ La convenzione sull'accesso alla rete (art. 9b cpv. 2 LFerr) dev'essere stipulata tra il gestore dell'infrastruttura e l'utente della rete. Essa dev'essere stipulata in una lingua ufficiale svizzera o in inglese per scritto e in duplice copia.

² Essa stabilisce per lo meno:

- a. le parti contraenti;
- b. l'ammissibilità di ricorrere a subappaltatori o a imprese consociate e le informazioni da scambiare in questo caso;
- c. ...²²
- d. la durata della convenzione;
- e. la definizione delle tracce e della loro qualità;
- f. il prezzo della traccia e i dati necessari a calcolarlo;
- g. i pagamenti da effettuare in caso di mancato rispetto della convenzione;
- h. le condizioni di recesso per l'utente della rete (clausola di denuncia);
- i. la/e lingua/e ufficiale/i che il personale deve utilizzare;
- j.²³ i diritti e i doveri relativi al controllo dei treni mediante appositi dispositivi.

³ Se esiste già una convenzione e se la sua validità dev'essere estesa di una singola traccia, per la conferma di cui al capoverso 2 lettere e ed f è sufficiente un messaggio inviato per posta elettronica da parte dell'utente della rete e memorizzato dal gestore dell'infrastruttura.

Art. 16 Diritto complementare

Se la convenzione non prevede altrimenti, valgono le seguenti disposizioni:

- a. la convenzione è trasferita senza altre formalità a un eventuale successore di diritto;
- b. le deroghe temporali e territoriali alla traccia definita sono ammesse soltanto in caso di forza maggiore.

Art. 17 Utilizzo delle propria infrastruttura

Se un'impresa circola sulla propria infrastruttura, deve previamente fornire all'UFT indicazioni ai sensi dell'articolo 15 capoverso 2 lettere d–g.

²² Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003 (RU 2003 2479).

²³ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU 2011 4331).

Sezione 6: Prezzi delle tracce

Art. 18 Principio

¹ Il prezzo delle tracce conformemente all'articolo 9b della LFerr si compone di un prezzo di base e dei prezzi per le prestazioni complementari.

² Il prezzo di base si compone del prezzo minimo e del contributo di copertura.

³ Il prezzo delle tracce per una tratta deve sempre essere fissato senza discriminazioni secondo le stesse tariffe.

⁴ Non sono ammessi differenziazioni e sconti che vanno oltre quelli stabiliti negli articoli 19, 20 e 22. Sono ammesse convenzioni che semplificano il conteggio; dev'essere però possibile provare in ogni momento che terzi non ne sono svantaggiati.

Art. 19 Prezzo minimo

Il prezzo minimo per tutti i tipi di trasporto corrisponde ai costi marginali standard. L'UFT li determina sulla base delle indicazioni del gestore dell'infrastruttura, in virtù dei seguenti principi:

- a. il consumo d'energia dalla linea di contatto in base alle misurazioni; un prezzo minimo è fatturato anche per le macchine motrici termiche;
- b. la manutenzione connessa alle prestazioni;
- c. le quote di personale assegnate alla circolazione dei treni per treno-chilometro, supponendo che gli impianti di sicurezza siano moderni e automatizzati;
- d. le spese di personale e i costi di manutenzione supplementari delle stazioni di congiunzione, ma unicamente qualora un treno vi si fermi, inizi o termini il proprio tragitto su richiesta dell'utente della rete;
- e.²⁴ oneri di disposizione supplementari per treni con profilo superiore che devono circolare su tratte solo parzialmente adeguate a questo scopo.

Art. 20²⁵ Contributo di copertura

¹ Nel traffico viaggiatori non concessionario, il contributo di copertura è fissato a 0,0027 franchi per chilometro dell'offerta, fatta eccezione per le corse a vuoto.

^{1bis} Nel traffico viaggiatori concessionario, il contributo di copertura è calcolato in base al ricavo dal traffico. Quest'ultimo comprende i proventi ottenuti dalla vendita dei titoli di trasporto, dalle prenotazioni, dai supplementi e dal trasporto di bagagli.²⁶

² Nel traffico viaggiatori concessionario, il contributo di copertura è fissato dall'autorità di concessione nel modo seguente:

²⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5813).

²⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5813).

²⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU 2011 4331).

- a. per il traffico commissionato, ogni volta 18 mesi prima dell'inizio dell'anno d'orario, dopo aver consultato i gestori dell'infrastruttura, gli utenti della rete e i committenti interessati;
- b. per gli altri tipi di traffico, all'atto del rilascio della concessione in base alla domanda e alla proposta dei gestori dell'infrastruttura interessati; se la concessione è rilasciata per più di cinque anni, occorre prevedere un riesame periodico e una rideterminazione del contributo di copertura.

³ I contributi di copertura nel traffico viaggiatori concessionario devono essere pubblicati (art. 10).

⁴ Fatto salvo il capoverso 5, nel traffico merci non si riscuote alcun contributo di copertura.²⁷

⁵ Se il contributo di copertura è fissato nell'ambito di una vendita all'asta di cui all'articolo 12 capoverso 1, è dovuto l'importo così stabilito.²⁸

Art. 20a²⁹ Buono insonorizzazione

¹ Per le corse effettuate con veicoli dotati di freni a disco, a tamburo o ceppi frenanti in materiale sintetico l'utente della rete ha diritto, su domanda, a un buono insonorizzazione di:

- a. 0,5 centesimi per chilometro/asse per le corse del traffico viaggiatori;
- b. 1 centesimo per chilometro/asse per le altre corse.

² La domanda, concernente le corse effettuate sull'arco di un anno civile, va inoltrata all'UFT nell'anno civile successivo.

³ La domanda deve comprendere:

- a. un elenco dei veicoli per cui il buono viene richiesto;
- b. dati sul dispositivo di frenaggio di tali veicoli;
- c. la distanza percorsa dai veicoli in chilometri/asse.

⁴ Una volta approvata dall'UFT, la domanda va presentata ai gestori dell'infrastruttura interessati.

⁵ Il buono insonorizzazione è versato dal gestore dell'infrastruttura.

Art. 21 Prestazioni contemplate nel prezzo di base

¹ Nel prezzo di base sono contemplate le seguenti prestazioni:

- a. l'utilizzazione della traccia nella qualità stabilita, inclusa la direzione della circolazione dei treni;

²⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²⁹ Introdotto dal n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

- b. la captazione di energia dalla linea di contatto;
- c. lo svolgimento sicuro e puntuale dell'esercizio sulla tratta, nelle stazioni di transito e nei punti nevralgici, incluse le prestazioni di telecomunicazione e informatiche necessarie a tale scopo;
- d. per i treni viaggiatori, la messa a disposizione di un binario con bordo del marciapiede nelle stazioni di partenza, intermedie e di arrivo dei treni nell'ambito delle esigenze del traffico sistematico e l'accesso dei passeggeri alle installazioni per il pubblico di tali stazioni;
- e. nel traffico merci, l'utilizzazione del binario da parte del treno la cui composizione rimane invariata tra il punto di partenza e il punto d'arrivo convenuti.

² Il prezzo di base è completato da un sistema bonus/malus volto a ridurre al minimo le perturbazioni e a migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Questo sistema può prevedere pene convenzionali per atti che perturbano il funzionamento della rete, compensazioni per le imprese vittime di tali perturbazioni nonché premi in caso di prestazioni superiori alle previsioni. L'UFT regola i dettagli.³⁰

Art. 22 Prestazioni supplementari

¹ I gestori dell'infrastruttura fissano i prezzi delle seguenti prestazioni supplementari senza discriminazioni e li pubblicano, se tali prestazioni possono essere offerte con l'infrastruttura e il personale disponibili (art. 10):³¹

- a. liberazione delle tracce per i treni facoltativi;
- b. occupazione del binario in caso di periodo d'attesa chiesto dall'utente della rete, non dovuto al traffico sistematico;
- c. stazionamento di composizioni di treni;
- d. percorsi di manovra;
- e. approvvigionamento stazionario di treni viaggiatori in acqua ed elettricità, eliminazione di rifiuti, feci e acque di rifiuto;
- f. utilizzazione del binario e degli impianti di carico;
- g. manovre in stazioni di smistamento;
- h. liberazione di una tratta al di fuori delle ore d'esercizio abituali;
- i.³² prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento.

³⁰ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

³¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

³² Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

² I prezzi di cui al capoverso 1 lettere a, b, c ed f sono fissati secondo l'ubicazione in funzione della domanda e del valore dell'investimento. Gli altri prezzi sono fissati per analogia secondo i principi di cui nell'articolo 19. Inoltre, è possibile far valere proporzionalmente i costi del capitale e di ammortamento relativi a impianti utilizzati prevalentemente per la fornitura delle prestazioni supplementari.³³

³ Gli utenti della rete possono acquistare le prestazioni di cui al capoverso 1 lettera i, a prezzi liberamente negoziabili, anche presso imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura. In tal caso, tali prestazioni sono considerate prestazioni di servizio (art. 23).³⁴

Art. 23 Prestazioni di servizio

¹ L'utente della rete può acquistare le prestazioni di servizio a prezzi liberamente negoziabili anche presso imprese diverse dal gestore dell'infrastruttura. Non rientrano nell'accesso alla rete e comprendono in particolare:

- a. ...³⁵
- b. prestazioni di distribuzione;
- c. gestione dei bagagli;
- d. intervento per ovviare a difetti non tali da impedire l'esercizio, piccola manutenzione, grande manutenzione, pulizia dei veicoli;
- e. prestazioni di telecomunicazione e di informatica che non concernono la circolazione dei treni propriamente detta.

Sezione 7: Sorveglianza dell'accesso alla rete

Art. 24³⁶ Diritto di controllo del gestore dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di controllare il rispetto delle prescrizioni da parte dell'utente della rete. I controlli non devono ostacolare l'esercizio, salvo in caso di sospetto obiettivamente fondato.

² Il gestore dell'infrastruttura comunica all'UFT le irregolarità constatate in occasione di tali controlli.

³ In caso di rischio evidente per passeggeri, terzi, impianti o altri treni, il gestore dell'infrastruttura può vietare a un treno di proseguire la corsa. Ne informa l'UFT entro tre giorni lavorativi.

³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

³⁴ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

³⁵ Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003 (RU **2003** 2479).

³⁶ Nuovo testo giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959).

Art. 25 Commissione di arbitrato

¹ Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni regola l'organizzazione e la procedura della Commissione di arbitrato conformemente all'articolo 40a della LFerr.³⁷

² I membri della Commissione non devono essere necessariamente cittadini svizzeri.

³ La Commissione sottostà amministrativamente all'UFT.

⁴ Essa è tenuta a emanare la sua decisione nei due mesi successivi alla fine dell'istruttoria e a notificarla alle parti.

⁵ Se la Commissione deve giudicare questioni fondamentali che toccano la legge federale del 6 ottobre 1995³⁸ sui cartelli e altre limitazioni della concorrenza, consulta la Commissione della concorrenza. Nella sua decisione, la Commissione di arbitrato menziona il parere della Commissione della concorrenza.

Art. 26 Consultazione delle convenzioni

¹ L'UFT e la Commissione di arbitrato possono chiedere al gestore dell'infrastruttura di consultare le convenzioni.

² Chi prova di avere un interesse degno di protezione, in particolare chi percorre una tratta o prevede di percorrerla, può chiedere che gli vengano comunicati i prezzi delle tracce. In caso di contenzioso in merito al diritto di consultazione, decide la Commissione di arbitrato.

Sezione 8: Revoca dell'autorizzazione di accesso alla rete**Art. 27**

¹ L'UFT revoca l'autorizzazione di accesso alla rete se il titolare non adempie più le condizioni.

² Se il titolare di un'autorizzazione estera non adempie più i requisiti di cui agli articoli 4 – 8, l'UFT gli vieta l'accesso alla rete. L'UFT comunica questo divieto al servizio che ha rilasciato l'autorizzazione

³ La revoca di un'autorizzazione estera riconosciuta in Svizzera vale anche per la Svizzera.

³⁷ Nuovo testo giusta il n. II 67 dell'O dell'8 nov. 2006 concernente l'adeguamento di ordinanze del Consiglio federale alla revisione totale dell'organizzazione giudiziaria federale, in vigore dal 1° gen. 2007 (RU 2006 4705).

³⁸ RS 251

Sezione 9: Disposizioni finali

Art. 28 Modifica del diritto previgente

...³⁹

Art. 29 Disposizioni transitorie

¹ Per il traffico commissionato sulla base dell'ordinanza del 18 dicembre 1995⁴⁰ sulle indennità, i prezzi delle tracce validi all'entrata in vigore della presente ordinanza e le indennità per le attuali stazioni e tratte comuni rimangono in vigore fino al cambiamento d'orario nel 1999. Il termine ai sensi dell'articolo 20 capoverso 1 lettera a è applicato per la prima volta all'anno d'orario 2001/2002.

² Per le imprese di trasporto che prima dell'entrata in vigore della presente ordinanza impiegavano i propri veicoli su tratte estere, la domanda di rilascio di un'autorizzazione per l'accesso alla rete è trattata come la domanda di rinnovo di detta autorizzazione. L'UFT accorda un termine da sei a 24 mesi per i necessari adeguamenti risultanti dal nuovo diritto. Durante questo termine non è ancora necessario un certificato di sicurezza.

Art. 30 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1999.

³⁹ Le mod. possono essere consultate alla RU **1999** 1070.
⁴⁰ RS **742.101.1**

Allegato 1
(art. 5)

Indicazioni sull'efficienza finanziaria

1. L'esame dell'efficienza finanziaria ha luogo sulla base della chiusura annuale dell'impresa o, per le imprese richiedenti che non sono in grado di presentare tale chiusura, sulla base del bilancio annuale. Per questo esame è necessario fornire indicazioni dettagliate in particolare in merito ai seguenti punti:
 - a. mezzi finanziari disponibili, inclusi gli averi bancari nonché crediti per scoperto di conto corrente e prestiti;
 - b. mezzi e oggetti patrimoniali a titolo di garanzia;
 - c. capitale aziendale;
 - d. costi pertinenti, inclusi i costi d'acquisto o gli acconti per veicoli, fondi, edifici, impianti e materiale rotabile;
 - e. oneri sul patrimonio aziendale.
2. In particolare, l'impresa richiedente è ritenuta non finanziariamente efficiente se sussistono considerevoli arretrati di imposte o di contributi alle assicurazioni sociali dovuti per l'attività dell'impresa.
3. L'UFT può esigere in particolare la presentazione di un rapporto di controllo e di documentazione appropriata allestita da una banca, da un revisore o da un perito contabile. La documentazione deve contenere informazioni relative ai punti di cui al numero 1.

*Allegato 2*⁴¹
(art. 8 cpv. 1)

Prove per il certificato di sicurezza

Affinché il certificato di sicurezza possa essere rilasciato nei termini previsti, occorre allegare alla domanda la seguente documentazione:

- a. una descrizione del sistema di gestione della sicurezza inerente alla tratta e in funzione delle regole della garanzia di qualità;
- b. un'analisi dei rischi e le misure di sicurezza ordinate in base ad essa;
- c. una lista delle categorie di personale incaricate di svolgere attività rilevanti per la sicurezza, con indicazione degli effettivi e una dichiarazione formale secondo cui il personale in questione dispone delle qualifiche richieste;
- d. una lista dei veicoli da impiegare e la loro omologazione, eventualmente l'omologazione di tipo;
- e. un confronto, in forma di tabella, tra le esigenze poste ai veicoli in funzione delle tratte e le effettive caratteristiche dei veicoli conformemente all'omologazione;
- f. un attestato dell'assicurazione di responsabilità civile o una prova di sicurezze equivalenti;
- g. una dichiarazione formale (attestazione) dell'utente della rete secondo cui, in base a un controllo interno, è garantito che sono osservate le disposizioni di sicurezza inerenti alle tratte da utilizzare;
- h. una dichiarazione formale secondo cui l'equipaggiamento dei veicoli corrisponde all'equipaggiamento delle tratte conformemente a quanto stabilito dall'UFT o secondo cui nell'ambito dell'analisi dei rischi di cui alla lettera b è stata esaminata la sostenibilità delle eventuali divergenze;
- i. una dichiarazione formale secondo cui sono rispettate le prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura e sono state dichiarate le eventuali divergenze.

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959).