

Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

del 25 novembre 1998 (Stato 1° gennaio 2017)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 9a capoversi 3 e 6, 9b capoverso 4, 9c capoverso 4 e 97 della legge federale del 20 dicembre 1957¹ sulle ferrovie (L_{ferr}),²

ordina

Sezione 1:³ Oggetto e campo d'applicazione

Art. 1

¹ La presente ordinanza disciplina l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie da parte di un'impresa di trasporto ferroviario (accesso alla rete).

² Si applica alle infrastrutture ferroviarie che possono essere esercitate in virtù di una concessione o di un accordo internazionale.

³ L'accesso alla rete non è obbligatoriamente accordato a:

- a. le ferrovie esclusivamente a cremagliera;
- b. le tratte le cui caratteristiche escludono l'utilizzo da parte di altre imprese di trasporto ferroviario;
- c. le parti degli impianti che un'impresa ferroviaria esercita esclusivamente per la manutenzione di veicoli o dell'infrastruttura.

Art. 2

Abrogato

RU **1999** 1070

¹ RS **742.101**

² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

Sezione 2:⁴ Accesso alla rete per le imprese svizzere

Art. 3 Autorizzazione di accesso alla rete

(art. 8c e 8d Lferr)

¹ L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) decide in merito alla domanda di rilascio o di rinnovo di un'autorizzazione di accesso alla rete entro tre mesi dalla ricezione di detta domanda.

² L'UFT può limitare l'autorizzazione a determinati tipi di traffico o a determinate tratte.

Art. 4 Capacità professionale

(art. 8d cpv. 1 lett. a Lferr)

Nel quadro della procedura di rilascio del certificato di sicurezza, l'impresa di trasporto ferroviario deve attestare la capacità professionale necessaria per garantire un esercizio sicuro e affidabile.

Art. 5 Capacità finanziaria

(art. 8d cpv. 1 lett. b Lferr)

¹ L'impresa di trasporto ferroviario dispone di capacità finanziaria se in base alle indicazioni da essa fornite si può presumere che possa fare fronte ai suoi obblighi finanziari per almeno un anno.

² Se la capacità finanziaria è insufficiente, ma è in atto un risanamento finanziario, l'UFT può rilasciare un'autorizzazione provvisoria per un massimo di sei mesi.

³ Le indicazioni sulla capacità finanziaria sono definite nell'allegato.

Art. 5a Copertura assicurativa

(art. 8d cpv. 1 lett. b Lferr)

¹ L'impresa di trasporto ferroviario dispone di una sufficiente copertura assicurativa se attesta di essere assicurata contro le conseguenze della responsabilità civile per un importo pari ad almeno 100 milioni di franchi per sinistro oppure presenta garanzie equivalenti.

² Se il contratto d'assicurazione 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. Come data della revoca vale il giorno in cui è passata in giudicato la decisione di revoca.

⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

Art. 6 Affidabilità dei responsabili della direzione

(art. 8d cpv. 1 lett. c Lferr)

¹ L'impresa di trasporto ferroviario e i relativi responsabili della direzione non devono essere stati condannati nel corso degli ultimi dieci anni precedenti la data della domanda per:

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

² Contro l'impresa o i responsabili della direzione non devono esservi attestati di carenza di beni.

Art. 7 Prescrizioni in materia di diritto del lavoro, condizioni di lavoro del settore

(art. 8d cpv. 1 lett. d Lferr)

L'impresa di trasporto ferroviario presenta il contratto collettivo di lavoro. Se non vi è un contratto collettivo di lavoro, deve sottoporre all'UFT almeno le indicazioni sui salari, sulla durata della settimana lavorativa e sul diritto alle vacanze.

Art. 8 Sede in Svizzera

(art. 8d cpv. 1 lett. e Lferr)

L'impresa di trasporto ferroviario deve essere iscritta nel registro di commercio.

Sezione 3: Accesso alla rete per le imprese estere**Art. 9⁵**

Le autorizzazioni estere di accesso alla rete possono essere riconosciute per le corse su tratte in prossimità della frontiera senza che a tale scopo sia necessario un accordo internazionale sul riconoscimento reciproco delle autorizzazioni di accesso alla rete.

⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

Sezione 3a:⁶ Piano di utilizzazione della rete

Art. 9a

¹ Il piano di utilizzazione della rete contiene un grafico reticolare e in particolare i dati concernenti:

- a. le tracce riservate ai corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci;
- b. le capacità minime riservate per i singoli tipi di trasporto nelle ore modello;
- c. le variazioni per i trasporti particolari, quali le offerte stagionali, i treni merci rapidi e le tracce con requisiti particolari, segnatamente riguardo a velocità, categoria di freno, trazione e profilo di spazio libero;
- d. le capacità per la domanda non pianificata;
- e. le limitazioni dovute a chiusure di tratta prolungate.

² Se necessario, contiene dati sugli orari previsti di arrivo, partenza e transito.

³ Il gestore dell'infrastruttura deve predisporre con sei anni di anticipo il piano di utilizzazione della rete per un anno d'orario e, se del caso, adeguare i piani di utilizzazione della rete per gli anni d'orario precedenti.

Sezione 4: Attribuzione delle tracce⁷

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;
- d.⁸ 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;

⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016 in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

e.⁹ offre prestazioni supplementari (art. 22), se ciò è possibile con l'infrastruttura e il personale disponibili.

² L'UFT stabilisce le modalità delle pubblicazioni.

³ ...¹⁰

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. 11a¹¹ Cessione di tracce

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

Art. 11b¹² Chiusura di tratte a causa di lavori di costruzione¹³

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 alle imprese di trasporto ferroviario interessate e ai raccordati due mesi prima della scadenza del termine per la richiesta di tracce orarie. Deve annunciare le chiusure durante i fine settimana e le chiusure notturne prolungate tre mesi prima. Può convenire a breve scadenza con le imprese di trasporto ferroviario e con i raccordati le chiusure che non hanno ripercussioni sulla garanzia delle coincidenze nell'ambito

⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

¹⁰ Abrogato dal I dell'O del 29 mag. 2013, con effetto dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

¹¹ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

¹² Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

¹³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 ago. 2014, in vigore dal 1° set. 2014 (RU **2014** 2603).

del trasporto di viaggiatori e le chiusure per le quali sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte.¹⁴

² In caso di annuncio tempestivo il gestore dell'infrastruttura si assume i costi supplementari causati all'impresa di trasporto ferroviario o al raccordato dai servizi sostitutivi o dalle deviazioni. In caso di annuncio non tempestivo si assume inoltre gli oneri d'esercizio e la perdita di proventi causati all'impresa di trasporto ferroviario o al raccordato dalla chiusura della tratta. Se sono di lieve entità, i costi supplementari, gli oneri e la perdita di proventi non sono rimborsati.¹⁵

³ L'UFT regola i dettagli in una direttiva.

Art. 12¹⁶ Attribuzione delle tracce

¹ Il gestore dell'infrastruttura attribuisce le tracce sulla base del piano di utilizzazione della rete in vigore.

² La decisione di non attribuire una traccia o di non attribuirla nell'orario richiesto deve essere debitamente motivata nei confronti dell'impresa richiedente.

³ Per l'attribuzione di tracce lasciate libere da un altro tipo di trasporto a un'offerta regolare del traffico viaggiatori è necessaria l'approvazione dell'UFT.

⁴ Se per motivi economici o sottoposti al proprio influsso un'impresa di trasporto ferroviario utilizza una traccia su una tratta saturata (art. 12a) in misura minore di quanto stabilito nelle condizioni di accesso alla rete pubblicate, il gestore dell'infrastruttura può attribuire la traccia a un altro richiedente.

⁵ Le tracce riservate ai corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci (art. 9a cpv. 1 lett. a) sono ordinate e attribuite secondo le disposizioni del regolamento n. 913/2010/UE¹⁷.

⁶ Sono fatte salve le disposizioni inerenti ai trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza (art. 41 della legge del 20 marzo 2009¹⁸ sul trasporto di viaggiatori).

Art. 12a¹⁹ 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.

¹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

¹⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

¹⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

¹⁷ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹⁸ RS **745.1**

¹⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

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

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 della capacità nella quale stabilisce le cause della saturazione e presenta misure a breve e medio termine per porvi rimedio. Sottopone questa analisi della capacità all'UFT entro tre mesi dal giorno in cui la tratta è stata dichiarata saturata. Su richiesta del gestore dell'infrastruttura l'UFT può dichiarare vincolanti per gli utenti le misure presentate nell'analisi della capacità.²⁰

⁵ Entro sei mesi dalla conclusione dell'analisi della capacità, il gestore dell'infrastruttura deve presentare all'UFT un piano per aumentare la capacità.²¹

⁶ L'UFT sottopone il piano agli utenti della tratta saturata. Approva il piano o ne richiede la modifica.²²

Art. 12b²³ Accordi quadro

¹ Il gestore dell'infrastruttura e le imprese interessate a svolgere il trasporto ferroviario (art. 9a cpv. 4 Lferr) possono concludere un accordo quadro sull'accesso alla rete. L'accordo specifica le caratteristiche delle tracce da attribuire.²⁴

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. 12c²⁵ Regole per la soluzione dei conflitti

¹ In caso di più richieste per la stessa traccia di un tipo di trasporto, il gestore dell'infrastruttura cerca una soluzione di comune intesa.

² Se non si perviene a una soluzione, valgono i seguenti principi:

- a. le richieste presentate sulla base di un accordo quadro hanno la priorità;
- b. l'UFT può definire un ordine di priorità per richieste che non sono presentate sulla base di un accordo quadro;

²⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

²¹ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²² Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²³ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

²⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

²⁵ Introdotto dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

- c. in caso di richieste dello stesso rango, il gestore dell'infrastruttura esegue una vendita all'asta.

³ L'UFT regola i dettagli della vendita all'asta.

Art. 13 Indicazioni relative all'impresa di trasporto ferroviario

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

Art. 14²⁶ Perturbazioni dell'esercizio

¹ 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.

² Se a causa della perturbazione una tratta deve essere chiusa presumibilmente per più giorni, il gestore dell'infrastruttura definisce le tratte alternative, le tracce e il servizio sostitutivo (orario d'emergenza) d'intesa con le imprese di trasporto ferroviario interessate. Pubblica l'orario d'emergenza con le modalità adeguate.

³ L'orario d'emergenza assicura il miglior grado di utilizzo possibile della capacità disponibile. Esso garantisce le coincidenze previste nell'ambito del trasporto di viaggiatori.

⁴ Se a causa della perturbazione una tratta deve essere chiusa presumibilmente per più di 30 giorni, il gestore dell'infrastruttura determina la quota di traffico merci detenuta dalle diverse imprese di trasporto ferroviario sulla tratta interessata dalla chiusura e sulla tratta alternativa. Attribuisce le tracce sulla tratta alternativa a ogni impresa di trasporto ferroviario in funzione della rispettiva quota di traffico detenuta sulla tratta interessata dalla chiusura e sulla tratta alternativa. Può procedere alla revoca di tracce già attribuite al traffico viaggiatori e al traffico merci se ciò serve ad assicurare il miglior grado di utilizzo possibile della capacità.

⁵ Se la tratta alternativa attraversa le reti di più gestori dell'infrastruttura, questi istituiscono uno stato maggiore d'emergenza comune che assolve i compiti di cui ai capoversi 2-4.

²⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 ago. 2014, in vigore dal 1° set. 2014 (RU 2014 2603).

Sezione 5: Convenzione sull'accesso alla rete

Art. 15 Forma e contenuto

¹ La convenzione sull'accesso alla rete (art. 9b cpv. 2 Lferr) deve essere stipulata tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa di trasporto ferroviario.²⁷ 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.²⁸ ...
- 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'impresa di trasporto ferroviario (clausola di denuncia);
- i. la/e lingua/e ufficiale/i che il personale deve utilizzare;
- j.²⁹ 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'impresa di trasporto ferroviario 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.

²⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

²⁸ Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, con effetto dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

²⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

Art. 17³⁰ Utilizzo della propria infrastruttura

Se circola sulla propria infrastruttura, l'impresa deve previamente fornire all'UFT indicazioni ai sensi dell'articolo 15 capoverso 2 lettere e-g e j.

Sezione 6: Prezzi delle tracce**Art. 18³¹** Principio

¹ La remunerazione di cui all'articolo 9c Lferr (prezzo delle tracce) si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari.³²

² Il prezzo per le prestazioni di base si compone:

- a. del prezzo di base;
- b. del contributo di copertura; e
- c. del prezzo dell'energia elettrica.

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

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

Art. 19³³ Prezzo di base

¹ Il prezzo di base per tutti i tipi di trasporto copre i costi marginali standard, tenuto conto dei diversi costi infrastrutturali che concernono la rete, della domanda e dell'impatto ambientale dei veicoli.

² L'UFT stabilisce il prezzo di base per ogni categoria di tratta in base ai dati forniti dai gestori dell'infrastruttura e lo suddivide in base al principio di causalità dei costi secondo:

- a. i treni-chilometri (prezzo di base per traccia);
- b. il treno, in funzione dell'usura causata dai veicoli del treno (prezzo di base in funzione dell'usura).

³ Il prezzo di base per traccia viene differenziato applicando i seguenti fattori di prezzo, supplementi e sconti:³⁴

³⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

³¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

³² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

³⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 dic. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 al 31 dic. 2021 (RU **2015** 157).

- a. un fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della domanda;
- b. un fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della qualità;
- c. un supplemento per le fermate stabilito in funzione della domanda;
- d. supplementi e sconti relativi all'impatto ambientale stabiliti in funzione della qualità dei veicoli;
- e. uno sconto per corse effettuate su tratte equipaggiate con il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS;
- f. uno sconto per trazioni che permettono di ottenere un miglior grado di utilizzo della capacità di una tratta;
- g.³⁵ uno sconto di 10 centesimi per asse a partire dal quinto asse motore per tracce di treni merci transalpini sulle seguenti tratte:
 1. Brig–Iselle,
 2. Altdorf–Bellinzona.

⁴ L'UFT stabilisce le trazioni e gli sconti di cui al capoverso 3 lettera f.

⁵ Può incaricare terzi di esaminare il calcolo dell'usura causata dai veicoli.

Art. 19a³⁶ Fattori di prezzo, supplementi e sconti

¹ Il fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della domanda raddoppia il prezzo di base per treno-chilometro su tratte a scartamento normale molto sollecitate da lunedì a venerdì dalle 6.00 alle 9.00 e dalle 16.00 alle 19.00 (ore di punta). È considerata molto sollecitata una tratta sulla quale, nelle ore di punta, circolano almeno sei treni ogni ora e per chilometro del binario principale. L'UFT pubblica un elenco di queste tratte.

² Il fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della qualità moltiplica il prezzo di base per:

- a. 1,25 per le tracce del traffico viaggiatori concessionario a lunga distanza (categoria A);
- b. 1 per le tracce del rimanente traffico viaggiatori concessionario (categoria B);
- c.³⁷ 0,7 per le tracce del traffico viaggiatori non concessionario, le corse a vuoto del traffico viaggiatori e le tracce del traffico merci (categoria C);
- d.³⁸ 0,6 per le tracce (categoria D):
 1. di treni di locomotive,

³⁵ Introdotta dal n. I dell'O del 4 dic. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 al 31 dic. 2021 (RU **2015** 157).

³⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

³⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

³⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

2. su cui, a pari velocità massima, il tempo di viaggio totale ha una durata più lunga di almeno 15 minuti rispetto alla traccia più rapida,
3. di treni trattori e di treni merci locali nel traffico a carri singoli.

³ Alle tracce della tratta di base del Lötschberg si applica il fattore 1 per la categoria C e il fattore 0,7 per la categoria D.³⁹

⁴ Il supplemento per le fermate stabilito in funzione della domanda ammonta a 2 franchi per fermata sulle tratte con traffico misto composto da traffico regionale e almeno dodici treni del traffico viaggiatori a lunga distanza o del traffico merci interregionale al giorno. L'UFT pubblica un elenco di queste tratte.

⁵ I supplementi e gli sconti relativi all'impatto ambientale stabiliti in funzione della qualità dei veicoli comprendono:

- a. un supplemento di 0,3 centesimi per tonnellata-chilometro lorda (tkmL) per i treni a trazione termica circolanti su tratte elettrificate, fatta eccezione per le corse di prova, le corse con veicoli d'epoca e i treni di servizio dei gestori dell'infrastruttura;
- b.⁴⁰ per i trasporti di merci pericolose, un supplemento di:
 1. 2 centesimi per asse-chilometro per i veicoli non a carrelli,
 2. 4 centesimi per carrello-chilometro per i veicoli a carrelli;
- c.⁴¹ uno sconto per veicoli poco rumorosi (buono insonorizzazione).

⁶ L'UFT può semplificare o stabilire forfettariamente i fattori di prezzo, i supplementi e gli sconti applicabili alle corse su tratte a scartamento ridotto, sui tronchi di confine di cui all'allegato 2 o con veicoli storici.⁴²

Art. 19b⁴³ Buono insonorizzazione

¹ Per le corse effettuate con veicoli adibiti al trasporto di merci e dotati di freni a disco o a tamburo o di ceppi frenanti in materiale sintetico l'impresa di trasporto ferroviario ha diritto, su domanda, a un buono insonorizzazione di:

- a. 1 centesimo per asse-chilometro per i veicoli con ruote di diametro inferiore a 50 centimetri;
- b. 2 centesimi per asse-chilometro per i veicoli dotati di ceppi frenanti in materiale sintetico o di freni a tamburo e di ruote con diametro uguale o superiore a 50 centimetri;
- c. 3 centesimi per asse-chilometro per i veicoli dotati di freni a disco e di ruote con diametro uguale o superiore a 50 centimetri.

³⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 dic. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 al 31 dic. 2021 (RU **2015** 157).

⁴⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁴² Introdotto dal n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁴³ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

² L'UFT stabilisce caso per caso la categoria dei veicoli dotati di sistemi di frenaggio combinati o diversi da quelli summenzionati. A questo scopo tiene conto del valore attestato nell'omologazione e dei valori di esercizio.

³ Le domande vanno stilate per un anno civile e inoltrate all'UFT entro la fine di giugno dell'anno successivo. Esse devono comprendere:

- a. un elenco dei veicoli per cui viene richiesto il buono insonorizzazione;
- b. dati sul dispositivo di frenaggio e sul diametro delle ruote di tali veicoli;
- c. la distanza percorsa da tali veicoli in assi-chilometri;
- d. ulteriori dati richiesti dall'UFT, che sono necessari per la valutazione della domanda.

^{3bis} Se la domanda non è inoltrata entro il termine stabilito, il diritto al buono insonorizzazione decade.⁴⁴

⁴ Una volta approvate dall'UFT, le domande vanno presentate ai gestori dell'infrastruttura interessati.

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

Art. 19c⁴⁵ Sconto per il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS⁴⁶

¹ Su domanda, per le corse effettuate sulle tratte che sono state equipaggiate con il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS è concesso sul prezzo della traccia uno sconto di 25 000 franchi per anno e per equipaggiamento dei veicoli.⁴⁷

² Lo sconto è concesso fino al 31 dicembre 2024 per i veicoli messi in servizio prima del 1° gennaio 2013 che non circolano né sulla tratta Mattstetten–Rothrist né sulle tratte di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri.

³ Lo sconto non si applica ai veicoli il cui equipaggiamento ETCS è stato sovvenzionato dalla Confederazione.

⁴ Le domande vanno stilate per un anno civile e inoltrate all'UFT entro la fine di giugno dell'anno successivo. Se la domanda non è inoltrata entro il termine stabilito, il diritto allo sconto decade.⁴⁸

⁴⁴ Introdotto dal n. I dell'O del 13 ago. 2014, in vigore dal 1° set. 2014 (RU **2014** 2603).

⁴⁵ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁴⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁴⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁴⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

Art. 19d⁴⁹ Rimunerazione in caso di disdetta

¹ Qualora un'impresa di trasporto ferroviario rinunci in singoli giorni all'utilizzazione di una traccia attribuitale in via definitiva, al posto del prezzo della traccia si applica una remunerazione. Quest'ultima copre in particolare i costi amministrativi generati e contribuisce alla copertura dei costi fissi.

² La remunerazione in caso di disdetta corrisponde al prezzo di base per traccia di cui all'articolo 19 capoverso 3 lettere a–c moltiplicato per i seguenti fattori:

- a. 0,2 in caso di rinuncia con preavviso fino a 61 giorni;
- b. 0,5 in caso di rinuncia con preavviso fino a 31 giorni;
- c. 0,8 in caso di rinuncia entro le 17.00 del giorno precedente;
- d. 1 in caso di rinuncia dopo le 17.00 del giorno precedente;
- e. 2 in caso di rinuncia dopo la partenza del treno secondo orario.

³ Su tratte saturate (art. 12a) la remunerazione in caso di disdetta si applica anche per la rinuncia a:

- a. tracce attribuite in via provvisoria, se tale attribuzione è avvenuta da almeno cinque giorni lavorativi;
- b. tracce ordinate, se l'ordinazione provoca conflitti per gli utenti e il gestore dell'infrastruttura ha informato gli utenti interessati da almeno cinque giorni lavorativi.

Art. 19e⁵⁰ Carattere vincolante

¹ I piani di utilizzazione della rete sono vincolanti per i gestori dell'infrastruttura e per le autorità.

² Valgono per l'anno d'orario in questione fino all'attribuzione ordinaria delle tracce.

Art. 19f⁵¹ Pubblicazione

I gestori dell'infrastruttura pubblicano i propri piani di utilizzazione della rete in forma elettronica.

Art. 20⁵² 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.

⁴⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁵⁰ Introdotta dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁵¹ Introdotta dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁵² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

^{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.⁵³

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

- 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.⁵⁴

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.⁵⁵

⁶ I capoversi 1^{bis}–3 e 5 si applicano per analogia ai trasporti con autorizzazione federale.⁵⁶

Art. 20a⁵⁷ Prezzo dell'energia elettrica

¹ L'UFT stabilisce il prezzo dell'energia elettrica in base ai dati forniti dai gestori dell'infrastruttura in modo che, complessivamente, non ne risultino costi non coperti.

² Nelle ore di punta il prezzo dell'energia elettrica è aumentato del 20 per cento, mentre dalle 22.00 alle 6.00 è ridotto del 40 per cento.

³ Qualora gli utenti della rete rinuncino all'installazione sui veicoli di apparecchi di misurazione del consumo di energia elettrica e alla taratura di tali apparecchi, i gestori dell'infrastruttura possono stabilire tariffe per ogni categoria di treno sulla base di misurazioni tipo. Nella determinazione delle tariffe devono tener conto del consumo di energia elettrica dei dispositivi che migliorano il comfort e dell'efficienza energetica dei veicoli..

⁵³ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

⁵⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

⁵⁵ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

⁵⁶ Introdotto dal n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁵⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 4 nov. 2009 (RU **2009** 5813). Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

Art. 21⁵⁸ Prestazioni di base

¹ Le prestazioni di base comprendono:

- a. l'utilizzazione della traccia nella qualità stabilita, inclusa la direzione della circolazione dei treni;
- b. la captazione di energia elettrica dalla linea di contatto;
- c. lo svolgimento sicuro e puntuale dell'esercizio sulla tratta, nelle stazioni di transito e nei nodi, incluse le prestazioni di telecomunicazione e informatiche necessarie a tale scopo;
- d. per i treni viaggiatori, l'utilizzazione di un binario con bordo del marciapiede nelle stazioni di partenza, intermedie e di arrivo dei treni nel rispetto delle esigenze del sistema di trasporto, nonché l'accesso dei passeggeri agli impianti di tali stazioni destinati al pubblico;
- e. nel traffico merci, l'utilizzazione dei binari da parte di treni con composizione invariata tra il punto di partenza e il punto d'arrivo convenuti.

² Il prezzo per le prestazioni di base è completato da un sistema di bonus/malus quale incentivo per ridurre al minimo le perturbazioni e migliorare le prestazioni della rete ferroviaria. Questo sistema può prevedere pene convenzionali per atti che perturbano l'esercizio sulla rete, indennizzi per le imprese vittime di tali perturbazioni e un bonus in caso di prestazioni superiori al livello previsto. L'UFT regola i dettagli in una direttiva.

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):⁵⁹

- a.⁶⁰ disponibilità di tracce per treni facoltativi;
- b.⁶¹ occupazione del binario sulla tratta in caso di periodo d'attesa chiesto dall'impresa di trasporto ferroviario, non dovuto al traffico sistematico;
- c. stazionamento di composizioni di treni;
- d. percorsi di manovra;
- e.⁶² approvvigionamento stazionario di treni viaggiatori in acqua ed energia elettrica, eliminazione di rifiuti, feci e acque di rifiuto;

⁵⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁵⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

⁶⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁶¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁶² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

- 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.⁶³ prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento;
- j.⁶⁴ prestazioni supplementari per l'informazione all'utenza;
- k.⁶⁵ ausili per gli accompagnatori di treni del traffico a lunga distanza volti a migliorare la gestione dell'esercizio, in particolare la videosorveglianza dei bordi dei marciapiedi;
- l.⁶⁶ onere supplementare in caso di ordinazioni di tracce avvenute dopo le ore 17 del giorno precedente (art. 11 cpv. 3 lett. a);
- m.⁶⁷ onere supplementare in caso di modifiche di tracce già attribuite.

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.⁶⁸

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).⁶⁹

Art. 23 Prestazioni di servizio

¹ L'impresa di trasporto ferroviario 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.⁷⁰ ...
- 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.

⁶³ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

⁶⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁶⁵ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁶⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁶⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

⁶⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

⁶⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

⁷⁰ Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, con effetto dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

Sezione 7: Sorveglianza dell'accesso alla rete

Art. 24⁷¹ Diritto di controllo del gestore dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura può effettuare controlli per verificare se le imprese di trasporto ferroviario rispettano le prescrizioni. I controlli non devono ostacolare l'esercizio, salvo in caso di sospetto obiettivamente fondato.⁷²

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.

Art. 25⁷³ Commissione di arbitrato

¹ I membri della Commissione di arbitrato secondo l'articolo 40a Lferr non devono essere necessariamente cittadini svizzeri.

² La Commissione è tenuta a emanare la sua decisione nei due mesi successivi alla fine dell'istruttoria e a notificarla alle parti.

³ Se la Commissione deve giudicare questioni fondamentali che toccano la legge federale del 6 ottobre 1995⁷⁴ 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.

⁷¹ 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).

⁷² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

⁷³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

⁷⁴ RS 251

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.

Sezione 9: Disposizioni finali

Art. 28 Modifica del diritto previgente

...⁷⁵

Art. 29 Disposizioni transitorie

¹ Per il traffico commissionato sulla base dell'ordinanza del 18 dicembre 1995⁷⁶ 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. 29a⁷⁷ Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013

¹ Le autorizzazioni di accesso alla rete concesse secondo il diritto previgente restano valide sino alla loro scadenza.

² Le imprese di trasporto ferroviario che circolano esclusivamente su proprie tratte a scartamento normale non necessitano di un'autorizzazione di accesso alla rete fino al 31 dicembre 2014.

⁷⁵ Le mod. possono essere consultate alla RU **1999** 1070.

⁷⁶ [RU **1996** 443 2747, **1999** 1070 art. 28 n. 1. RU **2009** 5981 art. 26 lett. a]. Vedi ora l'O del 14 ott. 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (RS **742.120**).

⁷⁷ Introdotto dal n. I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

³ Le imprese di trasporto ferroviario che circolano esclusivamente su proprie tratte a scartamento ridotto non necessitano di un'autorizzazione di accesso alla rete fino al 31 dicembre 2015.

Art. 30 Entrata in vigore

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

Allegato 178
(art. 5)

Indicazioni sulla capacità finanziaria

1. L'esame della capacità 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. liquidità disponibili nonché crediti per scoperto di conto corrente e prestiti;
- b. mezzi e oggetti patrimoniali a titolo di garanzia;
- c. capitale proprio, capitale di terzi a copertura dei rischi, capitale di terzi a lungo termine, capitale di terzi a breve termine;
- d. riserve palesi e occulte;
- e. costi pertinenti, inclusi i costi d'acquisto o gli acconti per veicoli, fondi, edifici, impianti e materiale rotabile;
- f. altri oneri sul patrimonio aziendale;
- g. entrate assicurate.

2. In particolare, l'impresa richiedente si ritiene che non disponga della capacità finanziaria 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 che l'impresa richiedente presenti un rapporto di controllo e documentazione appropriata allestita da una banca, da un revisore o da un perito contabile. La documentazione deve contenere indicazioni relative ai punti di cui al numero 1.

4. Se gli obblighi finanziari dell'impresa richiedente superano i mezzi e i ricavi disponibili in Svizzera, l'UFT può esigere una garanzia bancaria o una fideiussione di un'impresa svizzera solvibile.

⁷⁸ Nuovo testo giusta il n. II cpv. 1 dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

Allegato 2⁷⁹
(art. 19a cpv. 6)

Tronchi di confine

1. Basel Bad Bf – confine (– Weil am Rhein)
2. Basel Bad Bf – confine (– Basel Bad Rbf)
3. Basel Bad Bf – confine d’infrastruttura BEV/FFS – Basel SBB PB/RB
4. Basel Bad Bf – confine (– Grenzach)
5. Basel Bad Bf – confine (– Lörrach)
6. (Kreuzlingen –) confine d’infrastruttura FFS/BEV – confine (– Konstanz)
7. (Kreuzlingen Hafen –) confine d’infrastruttura FFS/BEV – confine (– Konstanz)
8. Schaffhausen – confine (– Gottmadingen)
9. Schaffhausen – confine (– Erzingen [Baden])
10. St. Margrethen – confine (Austria)
11. Buchs SG – confine (Principato del Liechtenstein)
12. Basel SBB – Basel St. Johann – confine (Francia)
13. Vallorbe – confine (Francia)
14. Genève-La Praille – La Plaine – confine (Francia)
15. Genève-Cornavin – La Plaine – confine (Francia)
16. Chiasso Smistamento – confine (Italia)

⁷⁹ Nuovo testo giusta il n. II dell’O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2015 2475).