

Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

del 25 novembre 1998 (Stato 5 dicembre 2006)

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. tracciato: il binario disponibile, definito dal profilo territoriale e temporale;
- e. prezzo del tracciato: 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 (Ufficio federale) rilascia l'autorizzazione per l'accesso alla rete per dieci anni al massimo alle imprese che:

- 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.² 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.

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

² Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

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'Ufficio federale può esigere una garanzia bancaria o una fideiussione di un'impresa svizzera solvibile.

³ L'impresa richiedente deve provare all'Ufficio federale 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'Ufficio federale 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 1983³ 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 assicurarsi che:

- a. siano impiegati soltanto veicoli omologati conformemente alla OFerr⁴, secondo disposizioni estere almeno equivalenti o secondo le disposizioni dell'UIC, e ne sia garantito il controllo periodico;
- b. l'equipaggiamento dei veicoli corrisponda all'equipaggiamento delle tratte secondo quanto stabilito dall'Ufficio federale;
- c. le prescrizioni d'esercizio del gestore dell'infrastruttura siano rispettate.

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

³ RS 742.141.1

⁴ RS 742.141.1

Art. 8 Attestato di sicurezza

Il rispetto delle disposizioni concernenti il personale da impiegare e i veicoli, in relazione alle tratte da percorrere, alla garanzia dell'assicurazione di responsabilità civile prescritta e al rispetto generale delle disposizioni di sicurezza per le tratte da utilizzare (art. 9 cpv. 2 lett. f LFerr), va confermato all'Ufficio federale 30 giorni prima di avviare l'esercizio e in seguito all'inizio di ogni anno d'orario, corredate delle necessarie prove secondo l'allegato 2. Una volta esaminati i documenti richiesti, l'Ufficio federale rilascia l'attestato di sicurezza per le relative tratte.

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 attestato 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 dei tracciati e nella determinazione del prezzo per il proprio uso;
- b. riserva a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione dei tracciati e nella determinazione del prezzo;
- c. non impone alcuna condizione tecnica che non sia prevista in una legge o in un'ordinanza;
- d. 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, il dispositivo di sicurezza (art. 42 OFerr⁵).

² L'Ufficio federale 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.

⁵ RS 742.141.1

Art. 11 Scadenze per la richiesta di tracciati

¹ La normale attribuzione dei tracciati avviene in sintonia con la procedura in materia di orario. L'Ufficio federale fissa le scadenze per la richiesta di tracciati e la procedura d'attribuzione unitamente a quelle per la procedura in materia di orario.

² Chi richiede un tracciato al di fuori delle scadenze previste al capoverso 1, ma almeno 60 giorni prima della prima corsa, è informato entro 30 giorni se il tracciato desiderato è libero.

³ L'ultima scadenza per richiedere un tracciato scade:

- a. alle ore 17 del giorno precedente lo svolgimento di singole corse non regolari di imprese che hanno già prenotato altri tracciati 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 dei tracciati non è necessario esibire l'autorizzazione di accesso alla rete e l'attestato di sicurezza.

Art. 11a⁶ Cessione di tracciati

È vietato agli utenti della rete cedere i tracciati loro attribuiti a terzi.

Art. 12 Attribuzione dei tracciati

¹ Il gestore dell'infrastruttura attribuisce i tracciati secondo l'ordine di priorità dell'articolo 9a della LFerr. In caso di richieste dello stesso rango prende in considerazione quella che offre il maggiore contributo di copertura.

² Un'attribuzione è nulla se è stata concessa per eludere l'ordine di priorità.⁷

³ La decisione di non attribuire un tracciato o di non attribuirlo nel momento auspicato dev'essere comunicata all'impresa richiedente spiegandone i motivi.

⁴ L'impresa richiedente che per motivi non imputabili al gestore dell'infrastruttura rinuncia a utilizzare un tracciato attribuitole, è tenuta a risarcire il danno.

^{4bis} Se un utente della rete utilizza un tracciato su una tratta saturata (art. 12a) in misura minore rispetto a quanto stabilito dalle condizioni di accesso alla rete pubbliche, tale tracciato può essere attribuito a un'altra impresa richiedente. Sono eccettuati i casi in cui la minore utilizzazione non può essere influenzata dall'utente della rete e non è riconducibile a cause di carattere economico.⁸

⁵ Su proposta del gestore dell'infrastruttura, l'Ufficio federale può accordare del tutto o in parte la priorità al traffico merci ai sensi dell'articolo 9a capoverso 3 della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie se soltanto in questo modo può essere

⁶ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

svolto su rotaia. Sulle tratte sulle quali per giorno e settore vengono trasportati almeno 1000 passeggeri la priorità rimane accordata ogni ora a un paio di treni del traffico regionale e a lunga distanza. Se i passeggeri di un settore superano le 4000 unità, la priorità si estenderà a due paia di treni.

⁶ Sono fatte salve le disposizioni inerenti ai trasporti della difesa integrata (art. 8a della L del 4 ott. 1985⁹ sul trasporto pubblico).

Art. 12a¹⁰ Tratte saturate

¹ Se il gestore dell'infrastruttura non può prendere in considerazione tutte le richieste di attribuzione di tracciati 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.

³ Quando una tratta è dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di sopprimere i tracciati già attribuiti a treni facoltativi e di non riproporli, 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'Ufficio federale entro tre mesi dal giorno in cui la tratta è dichiarata saturata.

Art. 12b¹¹ 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 dei tracciati attribuiti.

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.

⁹ RS 742.40

¹⁰ Introdotto dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

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

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.

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. ...¹²
- d. la durata della convenzione;
- e. la definizione dei tracciati e della loro qualità;
- f. il prezzo del tracciato 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.

³ Se esiste già una convenzione e se la sua validità dev'essere estesa di un singolo tracciato, 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 al tracciato definito sono ammesse soltanto in caso di forza maggiore.

¹² Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003 (RU 2003 2479).

Art. 17 Utilizzo delle propria infrastruttura

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

Sezione 6: Prezzi dei tracciati**Art. 18** Principio

¹ Il prezzo dei tracciati 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 dei tracciati 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'Ufficio federale 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.

Art. 20 Contributo di copertura

¹ Nel traffico viaggiatori non concessionario, il contributo di copertura è fissato dal gestore dell'infrastruttura. Determinanti per la formazione dei prezzi sono, a scelta:

- a. la norma di realizzazione della tratta;
- b. l'impatto ambientale dei veicoli (rumore, gas di scarico, gabinetti aperti ecc.);
- c. la copertura del tracciato nelle ore di punta e in quelle di scarso traffico, nonché la regolarità e la frequenza di utilizzazione di una tratta;

- d. il prezzo offerto dall'utente della rete se per certi tracciati vi è una grossa richiesta o se per un determinato tracciato vi sono più richieste;
- e. le tonnellate-chilometri lorde (tkmL) e la velocità massima consentita;
- f. le tonnellate-chilometri nette (tkmN), ma indipendentemente dalla merce trasportata, o i viaggiatori-chilometri (vkm);
- g. la differenza rispetto alla velocità normale e le caratteristiche di marcia;
- h. gli oneri di pianificazione, la qualità pianificata e l'effettiva qualità raggiunta dal tracciato;
- i. gli oneri particolari del gestore dell'infrastruttura per singoli trasporti;
- j. le indicazioni della Confederazione nel quadro della promozione del traffico combinato.

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

- 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 devono essere pubblicati (art. 10).

Art. 21 Prestazioni contemplate nel prezzo di base

¹ Nel prezzo di base sono contemplate le seguenti prestazioni:

- a. l'utilizzazione del tracciato nella qualità stabilita, inclusa la direzione della circolazione dei treni;
- 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'Ufficio federale regola i dettagli.¹³

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):¹⁴

- a. liberazione di tracciati 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.¹⁵ prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento.

² I prezzi di cui al capoverso 1 lettere a, b, c ed f devono essere fissati secondo l'ubicazione in funzione della domanda e del valore dell'investimento. Gli altri prezzi devono essere fissati per analogia secondo quanto previsto negli articoli 19 e 20.

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).¹⁶

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. ...¹⁷
- b. prestazioni di distribuzione;

¹³ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

¹⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

¹⁵ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

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

¹⁷ Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003 (RU **2003** 2479).

- 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. 24 Diritto di controllo del gestore dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di verificare mediante prove a caso 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 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 immediatamente l'Ufficio federale.

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.¹⁸

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

³ La Commissione sottostà amministrativamente all'Ufficio federale.

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 1995¹⁹ 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'Ufficio federale 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 dei tracciati. In caso di contenzioso in merito al diritto di consultazione, decide la Commissione di arbitrato.

¹⁸ 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).

¹⁹ RS 251

Sezione 8: Revoca dell'autorizzazione di accesso alla rete

Art. 27

¹ L'Ufficio federale 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'Ufficio federale gli vieta l'accesso alla rete. L'Ufficio federale 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

1. L'ordinanza del 18 dicembre 1995²⁰ sulle indennità è modificata come segue:

Art. 2

...

Art. 5, cpv. 1, lett. b e c

...

Art. 28

...

2. L'allegato 1 dell'ordinanza del 3 febbraio 1993²¹ concernente l'organizzazione e la procedura delle commissioni federali di ricorso e di arbitrato è modificato così:

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

Inserire:

...

²⁰ RS 742.101.1. Le modifiche qui appresso sono inserite nell'O menzionata.

²¹ RS 173.31. Le modifiche qui appresso sono inserite nell'O menzionata.

Art. 29 Disposizioni transitorie

¹ Per il traffico commissionato sulla base dell'ordinanza del 18 dicembre 1995²² sulle indennità, i prezzi dei tracciati 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'Ufficio federale accorda un termine da 6 a 24 mesi per i necessari adeguamenti risultanti dal nuovo diritto. Durante questo termine non è ancora necessario un attestato di sicurezza.

Art. 30 Entrata in vigore

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

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'Ufficio federale 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
(art. 8)

Prove per l'attestato di sicurezza

Affinché l'attestato di sicurezza possa essere rilasciato nei termini previsti, occorre allegare alla richiesta 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 del personale impegnato in funzioni rilevanti per la sicurezza, con indicazione della sua formazione e delle sue qualifiche;
- d. una lista dei veicoli da impiegare e la loro omologazione, eventualmente l'omologazione di tipo;
- e. un confronto, in forma di tabella, delle esigenze poste ai veicoli in funzione delle tratte, con 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, dopo un controllo interno, saranno osservate le disposizioni di sicurezza inerenti alle tratte da utilizzare.

