

Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

del 25 novembre 1998 (Stato 1° gennaio 2013)

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 Introdotto 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. 18²⁴ Principio

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

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. 19²⁵ 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. treni-chilometri;
- b. tonnellate-chilometri lorde.

³ Il prezzo di base viene differenziato mediante l'applicazione di:

- 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 dei veicoli stabiliti in funzione della qualità;
- e. uno sconto per corse effettuate su tratte equipaggiate con il sistema di sicurezza dei treni ETCS.

²⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

²⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

Art. 19a²⁶ 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. 0,7 per le tracce del traffico non concessionario (categoria C);
- d. 0,6 per le tracce con tempi di attesa di almeno 15 minuti e per quelle attribuite al traffico con fermate intermedie in stazioni (categoria D).

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

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. un supplemento di 2 centesimi per asse-chilometro per i trasporti di merci pericolose;
- c. un buono insonorizzazione.

Art. 19b²⁷ 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'utente della rete 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;

²⁶ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

²⁷ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

- 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.

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.

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. 19c²⁸ Sistema di sicurezza dei treni ETCS

¹ Su domanda, per le corse effettuate sulle tratte che sono state equipaggiate con il sistema di sicurezza dei treni ETCS è concesso sul prezzo della traccia uno sconto di 25 000 franchi per anno e veicolo equipaggiato.

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.

Art. 19d²⁹ Rimunerazione in caso di disdetta

¹ Qualora l'utente della rete rinunci in singoli giorni all'utilizzazione di una traccia riservata, al posto del prezzo della traccia si applica una remunerazione. Quest'ultima copre in particolare i costi amministrativi e contribuisce alla copertura dei costi fissi.

² La remunerazione in caso di disdetta ammonta per chilometro a:

- a. 10 centesimi in caso di rinuncia con preavviso fino a 61 giorni;
- b. 50 centesimi in caso di rinuncia con preavviso fino a 31 giorni;

²⁸ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

²⁹ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

- c. 80 centesimi in caso di rinuncia entro le 17.00 del giorno precedente;
- d. 1.20 franchi in caso di rinuncia dopo le 17.00 del giorno precedente;
- e. 10 centesimi per le tracce della categoria D destinate al traffico con fermate intermedie in stazioni.

Art. 20³⁰ 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.³¹

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.³²

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.³³

Art. 20a³⁴ 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.

³⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

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

³² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

³³ Introdotto dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, con effetto dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

³⁴ 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).

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..

Art. 21³⁵ 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):³⁶

- 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;

³⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

³⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

- e.³⁷ approvvigionamento stazionario di treni viaggiatori in acqua ed energia elettrica, 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.³⁸ prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento;
- j.³⁹ prestazioni supplementari per l'informazione all'utenza;
- k.⁴⁰ 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.

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.⁴¹

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).⁴²

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. ...⁴³
- 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.

³⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

³⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

³⁹ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁴⁰ Introdotta dal n. I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

⁴² Introdotta dal n. I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

⁴³ Abrogata dal n. I dell'O del 16 giu. 2003 (RU **2003** 2479).

Sezione 7: Sorveglianza dell'accesso alla rete

Art. 24⁴⁴ 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.

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.⁴⁵

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 1995⁴⁶ 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.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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

...⁴⁷

Art. 29 Disposizioni transitorie

¹ Per il traffico commissionato sulla base dell'ordinanza del 18 dicembre 1995⁴⁸ 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.

⁴⁷ Le mod. possono essere consultate alla RU 1999 1070.

⁴⁸ 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*⁴⁹
(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.

⁴⁹ 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).