

Ordinanza
concernente il trasporto di merci da parte
di imprese ferroviarie e di navigazione
(Ordinanza sul trasporto di merci, OTM)

del 25 maggio 2016 (Stato 1° gennaio 2025)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 2 capoverso 3, 5 capoverso 1, 6 capoverso 2, 14 capoverso 3, 18 capoverso 4, 19 capoverso 4, 20 capoverso 3, 21 capoverso 4, 22 capoverso 1 e 25 della legge del 25 settembre 2015¹ sul trasporto di merci (LTM);
visto l'articolo 38 della legge federale del 22 marzo 1985² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin);
visti gli articoli 8 capoverso 1 e 9 della legge del 19 dicembre 2008³ sul trasferimento del traffico merci (LTrasf),⁴

ordina:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

La presente ordinanza disciplina:

- a. il promovimento finanziario del trasporto di merci e veicoli stradali accompagnati per ferrovia;
- b. la concessione di mezzi finanziari per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC) e binari di raccordo;
- c. la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di binari di raccordo;
- d. i contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato (impianti portuali).

Art. 2 Definizioni

Ai sensi della presente ordinanza si intende per:

RU 2016 1859

¹ RS 742.41

² RS 725.116.2

³ RS 740.1

⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 nov. 2023, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU 2023 805).

- a. *traffico combinato*: il trasporto per ferrovia di container, autocarri accompagnati o non accompagnati, autotreni, autoarticolati, rimorchi, semirimorchi, strutture amovibili (sovrastutture intercambiabili), purché il trasbordo fra il trasporto su strada o il trasporto sul Reno e il trasporto per ferrovia avvenga senza cambiamento di contenitore (container, semirimorchio, sovrastruttura intercambiabile, cassa mobile o autocarro) e sia agevolato da installazioni e attrezzature speciali;
- b. *impianti di trasbordo TC*: installazioni fisse e attrezzature di trasbordo, veicoli compresi, utilizzati per il trasbordo di contenitori da un vettore all'altro;
- c. *binari di raccordo*: binari, compresi i pertinenti impianti, che allacciano un edificio o un'area e servono esclusivamente al trasporto di merci, ma non appartengono né all'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957⁵ sulle ferrovie (Lferr) né alle ferrovie;
- d. *dispositivo di raccordo*: installazioni che servono a raccordare il binario di raccordo all'infrastruttura ferroviaria, quali scambi di raccordo, scambi di protezione, apparecchi di sviamento, impianti delle linee di contatto, per la corrente di trazione e per la messa a terra, e i segnali, compreso il loro collegamento all'impianto di sicurezza;
- e. *traffico a carro completo isolato*: trasporto di merci in carri ferroviari isolati o in gruppi di vagoni con almeno un movimento di manovra.

Art. 3 Trasporto di merci pericolose

Le imprese ferroviarie, di trasporto a fune e di navigazione possono limitare il riempimento, il carico e lo scarico di merci pericolose.

Sezione 2: Contributi d'investimento

Art. 4 Contributi e mutui

¹ La Confederazione accorda i contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento o l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC e di binari di raccordo ubicati in Svizzera sotto forma di contributi a fondo perso.

² Essa accorda i contributi d'investimento per la costruzione e l'ampliamento di impianti di trasbordo TC all'estero sotto forma di contributi a fondo perso o di mutui rimborsabili senza interessi. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) stabilisce la suddivisione tra contributi a fondo perso e mutui in base al presumibile effetto dell'investimento sul trasferimento del traffico merci pesante transalpino dalla strada alla rotaia.

³ Il beneficiario deve garantire i mutui rimborsabili senza interessi mediante pegno immobiliare o garanzia bancaria. L'UFT può esigere che i contributi a fondo perso siano garantiti da pegno immobiliare o garanzia bancaria.

⁵ RS 742.101

⁴ La Confederazione accorda i contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali sotto forma di mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente.

Art. 5 Presupposti

¹ Per i binari di raccordo, i contributi d'investimento sono accordati soltanto se sul binario vengono trasportati annualmente almeno 12 000 tonnellate o 720 carri completi. Sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge.

² Per gli impianti di trasbordo TC o gli impianti portuali, i contributi d'investimento sono accordati soltanto se l'impianto trasborda annualmente almeno 5000 unità equivalenti a venti piedi (Twenty Foot Equivalent Units, TEU) tra mezzi di trasporto diversi.

³ I contributi d'investimento sono versati soltanto se il richiedente:

- a. partecipa all'investimento con mezzi propri;
- b. garantisce un accesso non discriminatorio all'impianto;
- c. nel caso di impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti, è un'impresa autonoma e proprietaria dell'impianto di trasbordo.

⁴ Per piccoli progetti è possibile derogare al presupposto di cui al capoverso 3 lettera b; in tal caso il contributo d'investimento viene ridotto.

Art. 6 Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti

¹ I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC, degli impianti portuali e dei binari di raccordo (impianti) sovvenzionati dalla Confederazione concedono l'accesso non discriminatorio a tali impianti:

- a. attenendosi, per il proprio uso, alle stesse norme applicabili a terzi per l'attribuzione delle capacità, la fornitura dei servizi e il calcolo dei prezzi;
- b. riservando a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione delle capacità, nella fornitura dei servizi e nel calcolo dei prezzi, senza distinguere se essi accedono all'impianto sovvenzionato su strada, per ferrovia o idrovia;
- c. pubblicando le condizioni fondamentali dell'accesso, dell'attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi, della procedura e i prezzi;
- d. pubblicando i servizi offerti e i relativi prezzi (comprese le condizioni per gli sconti e gli accordi quadro pluriennali).

² In caso di binari di raccordo privi di impianti di trasbordo TC, i dati di cui al capoverso 1 lettere c e d devono essere comunicati agli interessati che ne fanno richiesta.

³ I proprietari e i gestori degli impianti sovvenzionati dalla Confederazione devono garantire la confidenzialità dei dati di terzi.

Art. 6a⁶ Concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia

Le imprese che forniscono servizi nel quadro dell'invio di convogli, carri o gruppi di carri tra infrastruttura ferroviaria e binari di raccordo o impianti di trasbordo TC garantiscono l'accesso non discriminatorio a tali servizi:

- a. attenendosi, per il proprio uso, alle stesse norme applicabili a terzi per la fornitura dei servizi e il calcolo dei prezzi;
- b. riservando a terzi uguali condizioni e trattamento nella fornitura dei servizi, nell'attribuzione delle risorse e nel calcolo dei prezzi;
- c. pubblicando le condizioni fondamentali per la fornitura dei servizi, per la pianificazione e l'attribuzione delle risorse nonché per il calcolo dei prezzi.

Art. 7 Costi computabili

¹ Sono computabili i costi di progettazione e di preparazione, i costi di costruzione, inclusi i costi accessori, e tutte le spese per gli equipaggiamenti ferroviari fissi. Nel traffico combinato questi costi sono computabili anche nel perimetro dell'impianto di trasbordo.

² Sono interamente computabili i costi direttamente necessari per l'utilizzo di impianti sovvenzionati. Se per l'utilizzo degli impianti sono necessarie misure che comportano altri vantaggi per il richiedente o per terzi, i costi di queste misure sono computabili soltanto proporzionalmente.

³ Non sono computabili in particolare:

- a. i costi dei mezzi di trazione;
- b. i costi del dispositivo di raccordo;
- c. le indennità ad autorità e commissioni;
- d. i costi del capitale, i costi d'acquisizione e di remunerazione dei crediti di costruzione e per la costituzione di garanzie a copertura di aiuti finanziari o rischi valutari;
- e. la manutenzione degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo;
- f. lo smantellamento, senza sostituzione, di scambi e di tratti di binario;
- g. i costi degli impianti di trasbordo dei binari di raccordo;
- h. i costi delle parti di impianti che servono a fornire una prestazione supplementare, quali pesi per carri o impianti di lavaggio per container.

⁴ Per gli impianti di trasbordo TC, i costi di acquisizione del terreno sono computabili in singoli casi motivati.

⁵ Se i costi globali o singoli elementi di costo superano l'importo usuale per impianti analoghi, l'UFT può ridurre l'importo dei costi computabili. L'UFT stabilisce i limiti

⁶ Introdotta dal n. 16 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

superiori di ogni elemento di costo per gli impianti di trasbordo TC e per i binari di raccordo.

⁶ L'UFT stabilisce caso per caso l'importo dei costi computabili.

Art. 8 Calcolo

¹ Il contributo d'investimento della Confederazione ammonta:

- a. al massimo all'80 per cento dei costi computabili per gli impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- b. al massimo al 60 per cento dei costi computabili per i binari di raccordo e per gli impianti di trasbordo TC senza importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- c. al massimo al 50 per cento dei costi computabili per gli impianti portuali.

² L'UFT stabilisce l'importo del contributo d'investimento caso per caso in funzione dei criteri previsti dall'articolo 8 capoverso 3 LTM.

³ Gli importi massimi di cui al capoverso 1 possono essere raggiunti soltanto se l'impianto:

- a. è conforme alla concezione per il trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM;
- b. presenta un'elevata efficienza dei sussidi;
- c. contribuisce a eliminare i problemi di capacità;
- d. contribuisce a coprire il fabbisogno di capacità nel traffico combinato o nel traffico a carro completo;
- e. è collegato in modo ottimale all'infrastruttura ferroviaria, portuale o stradale;
- f. provoca una riduzione del consumo energetico del trasporto di merci e fa sì che il trasporto avvenga in modo ecologico.

⁴ Se l'investimento genera vantaggi per terzi, l'UFT ne valuta il beneficio finanziario e riduce di conseguenza i contributi d'investimento accordati dalla Confederazione.

⁵ Non sono erogati contributi inferiori a 30 000 franchi.

Art. 9 Ordine di priorità

Se è da presumere che i mezzi disponibili non siano sufficienti per tener conto di tutte le domande, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) fissa un ordine di priorità per i progetti in base ai seguenti criteri:

- a. contributo al trasferimento del traffico merci pesante transalpino;
- b. comprovato fabbisogno secondo la concezione per il trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM;
- c. altri progetti.

Art. 10 Domanda

¹ La domanda per la concessione di contributi d'investimento deve essere presentata all'UFT.

² Se un progetto concerne sia un impianto di trasbordo TC sia un binario di raccordo, questi sono considerati sottoprogetti per i quali occorre presentare una domanda comune.

³ Le domande concernenti progetti con un volume di investimenti non superiore a cinque milioni di franchi devono essere corredate dei seguenti documenti:

- a. se del caso, la licenza di costruzione;
- b. il preventivo;
- c. indicazioni su contributi assegnati da Cantoni o terzi nonché su altre prestazioni dei poteri pubblici;
- d. il volume di trasporto preventivato;
- e. un piano di situazione.

⁴ Le domande concernenti progetti con un volume di investimenti superiore a cinque milioni di franchi devono essere corredate dei seguenti documenti:

- a. i documenti enumerati al capoverso 3 lettere b–e;
- b. il piano di utilizzazione;
- c. un riepilogo dei costi e ricavi attesi dalla gestione dell'impianto;
- d. la capacità preventivata dell'impianto;
- e. il collegamento ferroviario previsto;
- f. per gli impianti di trasbordo TC e gli impianti portuali, il collegamento stradale previsto.

⁵ L'UFT può, se necessario, esigere documenti supplementari.

Art. 11 Assegnazione

¹ L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione. Nella decisione stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo dell'aiuto finanziario.

² Se i contributi d'investimento superano i cinque milioni di franchi, l'UFT decide d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

³ Il termine per l'inizio dei lavori è fissato di regola a tre anni dopo il passaggio in giudicato della decisione di assegnazione. L'assegnazione decade se il richiedente non inizia i lavori entro il termine fissato. In casi motivati, l'UFT può prorogare il termine di due anni al massimo.

⁴ A costruzione iniziata non vengono più assegnati contributi d'investimento, eccetto che l'UFT abbia autorizzato l'inizio anticipato dei lavori dopo la presentazione della domanda di aiuto finanziario.

Art. 12 Versamento

¹ L'UFT dispone il versamento dei contributi d'investimento dopo aver esaminato il conteggio finale.

² Su richiesta, possono essere concessi acconti fino all'80 per cento dei contributi d'investimento, a seconda dell'avanzamento dei lavori e delle spese effettive.

Art. 13 Esigibilità

I contributi d'investimento sono esigibili sei mesi dopo la presentazione del conteggio finale all'UFT.

Art. 14 Restituzione

¹ L'UFT esige la restituzione integrale dei contributi d'investimento se entro cinque anni dall'ottenimento dell'aiuto finanziario l'impianto sovvenzionato non viene utilizzato.

² Esige la restituzione proporzionale dei contributi d'investimento se l'impianto sovvenzionato è definitivamente abbandonato oppure se il volume di trasbordo o di trasporto stabilito non viene raggiunto. L'importo da restituire è ridotto tenendo conto di una durata di vita dell'impianto di 20 anni e del volume di trasbordo o di trasporto raggiunto.

³ L'UFT esige la restituzione integrale o parziale dei contributi d'investimento se non è garantito l'accesso non discriminatorio all'impianto sovvenzionato.

⁴ In casi di rigore, d'intesa con l'AFF, può rinunciare integralmente o parzialmente a esigere la restituzione.

⁵ Gli importi restituiti devono essere impiegati per le esigenze del traffico stradale. La loro destinazione è stabilita conformemente all'articolo 3 LUMin.

Sezione 3: Contributi d'esercizio**Art. 15** Traffico combinato transalpino

¹ Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze superiori a 600 chilometri, e nel traffico combinato transalpino accompagnato, la Confederazione indennizza alle imprese di trasporto ferroviario e a terzi i costi non coperti delle offerte di trasporto da essa ordinate ed effettivamente fornite.⁷

² L'UFT determina le scadenze delle singole fasi della procedura di ordinazione e le aliquote massime dei contributi.

^{2bis} Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze inferiori a 600 chilometri, la Confederazione può versare un'indennità forfettaria per spedizione.

⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 nov. 2023, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU 2023 805).

Tale indennità è superiore a quella versata per spedizione su distanze superiori a 600 chilometri. L'UFT stabilisce l'importo dell'indennità per spedizione.⁸

³ Le imprese di trasporto ferroviario e i terzi che rivendicano il diritto ai contributi d'esercizio presentano ogni anno un'offerta all'UFT.

⁴ L'offerta deve contenere in particolare le seguenti indicazioni:

- a. il numero di treni;
- b. il numero di spedizioni;
- c. i contributi assegnati da terzi;
- d. un conto di previsione.

⁵ Per la procedura di ordinazione relativa al trasporto di autocarri accompagnati l'UFT può stabilire un periodo di più anni.

⁶ Se accetta un'offerta, l'UFT conclude una convenzione con il fornitore di prestazioni. La convenzione stabilisce in particolare l'offerta di trasporto ordinata e l'importo dei contributi d'esercizio nonché le modalità di comunicazione dei dati da parte del fornitore di prestazioni e di versamento dei contributi d'esercizio.

Art. 16 Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni

¹ Se un Cantone ordina un'offerta del trasporto di merci per ferrovia e presenta alla Confederazione una domanda di contributi d'esercizio, tale domanda deve comprendere:

- a. una bozza della convenzione sull'offerta di trasporto;
- b. la presentazione di una strategia del traffico merci a livello cantonale o di un programma del traffico merci;
- c. l'importo del contributo richiesto alla Confederazione per il relativo periodo.

² Se un Cantone ordina un'offerta di trasporto sulla rete ferroviaria a scartamento ridotto, i contributi d'esercizio della Confederazione possono essere aumentati fino a concorrenza della quota percentuale della partecipazione federale secondo l'allegato 2 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009⁹ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV).

³ L'UFT conclude insieme al Cantone una convenzione con il fornitore delle prestazioni.

Art. 17 Promovimento di nuove offerte di trasporto di merci per ferrovia

¹ Se nuove offerte di trasporto di merci per ferrovia permettono di decongestionare la rete stradale svizzera, la Confederazione può promuoverle, su richiesta, finché saranno finanziariamente autonome, ma al massimo per un periodo di tre anni.

⁸ Introdotta dal n. I dell'O del 29 nov. 2023, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU 2023 805).

⁹ RS 745.16

² È escluso il promovimento di incrementi di volume dovuti a ragioni puramente congiunturali.

³ Il richiedente sottopone all'UFT un piano d'offerta e una valutazione della redditività per i primi cinque anni d'esercizio. In tali documenti espone in che modo intende garantire l'autonomia finanziaria dell'offerta di trasporto al più tardi entro tre anni.

⁴ Il contributo d'esercizio della Confederazione per la nuova offerta di trasporto si basa sul disavanzo previsto nei primi tre anni d'esercizio; esso non può tuttavia superare il 50 per cento dei costi connessi all'offerta di trasporto.

⁵ Se i volumi effettivi trasportati annualmente con la nuova offerta di trasporto sono inferiori di oltre il 20 per cento ai volumi definiti nella domanda, il contributo d'esercizio concesso dalla Confederazione può essere decurtato o ne può essere richiesta la parziale restituzione. Il diritto ai contributi d'esercizio decade integralmente in caso di abbandono anticipato della nuova offerta di trasporto.

Art. 18 Limite di validità dei contributi d'esercizio e indennità¹⁰

¹ I contributi d'esercizio e le indennità della Confederazione per le prestazioni nel traffico combinato transalpino non accompagnato sono limitati sino alla fine del 2030.¹¹

² La Confederazione può partecipare alle ordinazioni dei Cantoni nel traffico merci sulle reti a scartamento ridotto e normale sino alla fine del 2027.¹²

³ Può promuovere nuove offerte del trasporto di merci per ferrovia al più tardi sino alla fine del 2027.

Sezione 4: Contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia

Art. 19 Presupposti

Possono essere concessi contributi d'investimento per le innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia che:

- a. consentono di trasportare merci in modo più efficiente e rispettoso delle risorse;
- b. servono a incentivare applicazioni sperimentali o applicazioni pilota; o
- c. agevolano e accelerano la migrazione a nuovi standard tecnici.

¹⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 nov. 2023, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU **2023** 805).

¹¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 29 nov. 2023, in vigore dal 1° gen. 2025 (RU **2023** 805).

¹² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° feb. 2020 (RU **2019** 4379).

Art. 20 Costi computabili

¹ Sono computabili in particolare i costi della progettazione, dell'acquisizione e dell'onere di lavoro proprio, indispensabile, connesso con il progetto.

² Non sono computabili i costi per:

- a. studi generali, studi preliminari e studi di fattibilità;
- b. la ricerca pura in rapporto con innovazioni tecniche.

Art. 21 Domanda

¹ La domanda per la concessione di contributi d'investimento deve essere presentata all'UFT.

² La domanda deve essere corredata delle seguenti informazioni:

- a. una descrizione completa delle innovazioni e della loro utilità per il trasporto di merci per ferrovia;
- b. un preventivo;
- c. indicazioni su contributi assegnati da poteri pubblici e da terzi;
- d. il contributo richiesto alla Confederazione e la sua distribuzione sull'arco degli anni;
- e. un piano di progetto con obiettivi intermedi per l'ottenimento delle omologazioni tecniche e delle autorizzazioni d'esercizio necessarie per le innovazioni.

³ L'UFT decide in merito alla domanda dopo aver sentito il settore interessato.

⁴ Può, se del caso, esigere ulteriori documenti.

Art. 22 Assegnazione

¹ L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione. Nella decisione stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo dell'aiuto finanziario.

² L'aliquota del contributo federale ammonta, considerato l'interesse proprio del richiedente, al massimo al 60 per cento dei costi computabili.

³ I contributi d'investimento ai sensi dell'articolo 10 LTM non sono accordati per progetti ai quali sono già stati assegnati contributi dei poteri pubblici in virtù di altre basi legali.

Art. 23 Rapporto

¹ Il richiedente presenta all'UFT un rapporto sull'attuazione dell'innovazione tecnica, i risultati pratici e il beneficio effettivo per il trasporto di merci su rotaia.

² I contenuti del rapporto non sono considerati segreti professionali, di fabbricazione o d'affari ai sensi della legge del 17 dicembre 2004¹³ sulla trasparenza.

¹³ RS 152.3

Sezione 5: Contributi d'investimento e d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati

Art. 24

¹ Se la Confederazione versa contributi d'investimento e d'esercizio per il promovi-mento del trasporto di veicoli stradali accompagnati (carico autoveicoli), i contributi d'investimento sono accordati sotto forma di mutui rimborsabili o di contributi a fondo perso.

² La procedura di ordinazione e di sovvenzionamento per l'erogazione dei contributi d'esercizio è retta dagli articoli 16–23 OITRV¹⁴.

Sezione 6: Concessione del raccordo, pianificazione e costruzione di binari di raccordo

Art. 25 Concessione del raccordo

¹ La persona che intende presentare una domanda di costruzione per un binario di raccordo o l'autorità pianificatoria competente chiede al gestore dell'infrastruttura in-teressato di pronunciarsi sulla concessione del raccordo.

² Su tratta aperta il raccordo viene concesso solo in singoli casi motivati.

Art. 26 Contratto di raccordo

Nel contratto di raccordo, il gestore dell'infrastruttura e il raccordato diretto si accor-dano sui compiti e le competenze, in particolare per quanto riguarda la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e lo smantellamento del dispositivo di raccordo.

Art. 27 Modifica, chiusura temporanea e smantellamento del dispositivo di raccordo

¹ Se è necessario procedere alla modifica o alla chiusura temporanea di un dispositivo di raccordo, il gestore dell'infrastruttura deve informarne il raccordato con preavviso di un anno. Il contratto di raccordo deve essere adeguato di conseguenza.

² Il gestore dell'infrastruttura comunica al raccordato e motiva per scritto mediante disdetta del contratto di raccordo, con preavviso di un anno, che il dispositivo di rac-cordo:

- a. sarà smantellato;
- b. non potrà più essere utilizzato.

¹⁴ RS 745.16

Art. 28 Copertura dei costi dei dispositivi di raccordo

¹ Il gestore dell'infrastruttura partecipa ai costi d'investimento per la costruzione di nuovi dispositivi di raccordo solo se i presupposti di cui all'articolo 5 capoversi 1 e 2 sono adempiuti.

² Se il dispositivo di raccordo viene adeguato su richiesta del raccordato o smantellato per causa dello stesso, il raccordato assume i costi che ne derivano. Il gestore dell'infrastruttura partecipa ai costi per quanto tragga vantaggi dalla misura.

³ Il raccordato partecipa ai costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura per lo smantellamento del dispositivo di raccordo se non vengono raggiunti i volumi di trasporto stabiliti nell'articolo 5 o convenuti contrattualmente.

Art. 29 Principi applicabili alla pianificazione e alla costruzione

¹ La pianificazione e la costruzione dei binari di raccordo sottostanno alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria.

² Le disposizioni in materia di interoperabilità non sono applicabili.

Art. 30 Licenza di costruzione; verifica da parte dell'UFT

¹ Le domande di costruzione, modifica e smantellamento di binari di raccordo sottostanno alla verifica dell'UFT ai sensi dell'articolo 13 capoverso 2 LTM. Sottostanno a tale verifica anche le domande di costruzione relative a opere e impianti che si trovano sopra, sotto e vicino a binari di raccordo e che potrebbero compromettere la sicurezza dell'esercizio dei binari di raccordo.

² Non sottostanno a tale verifica le domande di costruzione per opere e impianti ai sensi dell'articolo 1a dell'ordinanza del 2 febbraio 2000¹⁵ sulla procedura d'approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF).

³ I documenti da presentare ai fini della verifica sono definiti nell'articolo 3 capoversi 1 e 2 OPAPIF.

⁴ L'UFT verifica i documenti in funzione dei rischi e per campionatura. Può procedere direttamente alla verifica della documentazione oppure farla eseguire da periti indipendenti, nonché esigere attestati e rapporti di perizia dal richiedente.

⁵ Comunica il risultato della verifica al richiedente e all'autorità direttiva entro sei mesi dalla ricezione della documentazione completa.

Sezione 7: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo**Art. 31** Sicurezza

¹ L'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo sottostanno alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria.

¹⁵ RS 742.142.1

² Per l'esercizio dei binari di raccordo non sono necessari né un'autorizzazione di sicurezza né un certificato di sicurezza né un sistema di gestione della sicurezza.¹⁶

Art. 32 Autorizzazione d'esercizio

¹ La domanda per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio deve essere presentata all'UFT al più tardi tre mesi prima della data prevista per la messa in esercizio del binario di raccordo. La documentazione da presentare è retta dall'articolo 8 dell'ordinanza del 23 novembre 1983¹⁷ sulle ferrovie (Oferr).

² L'UFT può ritirare l'autorizzazione qualora non sia più garantito un esercizio sicuro del binario di raccordo, segnatamente a causa di una manutenzione lacunosa.

³ Se non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio, l'UFT può in qualsiasi momento ingiungere al raccordato di attestare la conformità dell'impianto al diritto o verificarla direttamente oppure incaricarne un perito.

Art. 33 Prescrizioni d'esercizio

¹ I raccordati emanano prescrizioni d'esercizio che garantiscano il funzionamento sicuro dell'esercizio ferroviario sia in caso di esercizio regolare sia in caso di perturbazione.

² Nelle prescrizioni d'esercizio prescrivono in particolare l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e le misure necessarie in caso di evento ai sensi degli articoli 15 e 16 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014¹⁸ concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

³ I raccordati che effettuano corse essi stessi emanano le prescrizioni d'esercizio necessarie a garantire un esercizio sicuro sul binario di raccordo.

⁴ I raccordati mettono a disposizione dell'UFT le loro prescrizioni d'esercizio tempestivamente, ma almeno tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore, quale base per l'attività di vigilanza dell'UFT. Le prescrizioni d'esercizio che derogano alle prescrizioni sulla circolazione dei treni emanate dall'UFT in virtù dell'articolo 17 capoverso 3 Lferr¹⁹ devono essere sottoposte all'UFT per approvazione al più tardi tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore.

Art. 34 Personale

¹ I raccordati nominano almeno un responsabile per la direzione dell'esercizio e la manutenzione dei propri impianti nonché un sostituto.

² La pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo possono essere affidati soltanto a personale adeguatamente formato.

¹⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 10 apr. 2024, in vigore dal 1° lug. 2024 (RU 2024 183).

¹⁷ RS 742.141.1

¹⁸ RS 742.161

¹⁹ RS 742.101

³ Se la sicurezza dell'esercizio impone particolari esigenze, i raccordati verificano periodicamente le conoscenze del servizio e le condizioni di salute del loro personale.

⁴ Le persone che guidano veicoli motore delle ferrovie o che svolgono attività rilevanti per la sicurezza su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'ordinanza del 4 novembre 2009²⁰ sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

Art. 35 Veicoli

¹ I veicoli che circolano esclusivamente su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'articolo 81 Oferr²¹.

² Per tali veicoli non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio.

Sezione 8: Deroghe alle prescrizioni concernenti la costruzione, l'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo

Art. 36

¹ L'UFT può ordinare deroghe alle prescrizioni tecniche e d'esercizio e alle disposizioni in materia di sicurezza allo scopo di prevenire pericoli per le persone, per le cose o per importanti beni giuridici.

² In casi singoli può accordare deroghe alle prescrizioni tecniche e d'esercizio e alle disposizioni in materia di sicurezza se il richiedente comprova che:

- a. è garantito lo stesso livello di sicurezza; o
- b. non ne deriva un rischio inaccettabile e sono adottate tutte le misure proporzionate per ridurre i rischi.

Sezione 9: Responsabilità e assicurazione di responsabilità civile per i binari di raccordo

Art. 37 Responsabilità

¹ I raccordati sono responsabili della pianificazione e della costruzione conformi alle prescrizioni, della sicurezza dell'esercizio e della manutenzione dei binari di raccordo e dei loro veicoli.

² Sono tenuti ad adattare le costruzioni, gli impianti e i veicoli esistenti alle nuove conoscenze, alle condizioni quadro o alle prescrizioni modificate, se la sicurezza lo esige.

²⁰ RS 742.141.2

²¹ RS 742.141.1

³ Nel caso degli impianti elettrici, il raccordato è considerato titolare dell'esercizio ai sensi dell'articolo 46 Oferr²².

Art. 38 Assicurazione di responsabilità civile

¹ I raccordati e i terzi che utilizzano il binario di raccordo devono stipulare una copertura assicurativa con un'impresa d'assicurazione autorizzata a esercitare in Svizzera o con un altro istituto riconosciuto dall'autorità di sorveglianza sulle assicurazioni.

² L'assicurazione di responsabilità civile deve coprire i rischi dei trasporti effettuati sull'impianto di raccordo. La somma assicurata deve ammontare almeno a 5 milioni di franchi per sinistro e comprendere i danni materiali e alle persone.

Sezione 10: Vigilanza sui binari di raccordo

Art. 39

¹ Ai fini della vigilanza di cui all'articolo 22 capoversi 1 e 2 LTM, l'UFT tiene un inventario dei binari di raccordo. Emanata una direttiva sulla tenuta dell'inventario, in particolare sui dati che i raccordati sono tenuti a comunicare.

² Nell'ambito della vigilanza summenzionata, effettua rilevamenti periodici dell'estensione e dell'esercizio dei binari di raccordo.

³ Può delegare a terzi attività di vigilanza.

Sezione 11: Disposizioni finali

Art. 40 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

L'abrogazione e la modifica di altri atti normativi sono disciplinate nell'allegato.

Art. 41 Disposizioni transitorie: licenze di costruzione, contributi d'investimento, decisioni di assegnazione

¹ Le domande per la concessione di contributi d'investimento presentate prima dell'entrata in vigore della presente ordinanza sono rette dal diritto anteriore.

² Il finanziamento dei dispositivi di raccordo per i quali all'entrata in vigore della presente ordinanza sussiste un contratto tra il gestore dell'infrastruttura e il raccordato continua a essere retto da tale contratto.

³ Le decisioni di assegnazione esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente ordinanza rimangono valide secondo il diritto anteriore, salvo che il nuovo diritto preveda la revoca delle assegnazioni o la restituzione di contributi d'investimento.

⁴ Per i binari di raccordo per i quali all'entrata in vigore della presente ordinanza è pendente una domanda di costruzione, la procedura di autorizzazione edilizia è retta dal diritto anteriore.

Art. 42 Disposizioni transitorie: contributi d'esercizio nel traffico merci ferroviario non transalpino

¹ La Confederazione indennizza alle imprese di trasporto ferroviarie e a terzi i costi non coperti delle offerte da essa ordinate in virtù di contratti conclusi secondo il diritto anteriore ai sensi dell'articolo 27 capoverso 1 LTM, ed effettivamente fornite.

² Alla procedura di ordinazione e all'offerta si applica l'articolo 15 capoversi 2-4 e 6.

Art. 43 Disposizioni transitorie: contratti di raccordo

I contratti di raccordo preesistenti devono essere adeguati entro tre anni dall'entrata in vigore della presente ordinanza.

Art. 44 Entrata in vigore

¹ Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2016.

² L'articolo 7 capoverso 3 lettera b e la cifra II numero 2 dell'allegato entrano in vigore il 1° gennaio 2017.

Allegato
(art. 40)

Abrogazione e modifica di altri atti normativi

I

Sono abrogate:

1. l'ordinanza del 4 novembre 2009²³ sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia;
2. l'ordinanza del 26 febbraio 1992²⁴ sui binari di raccordo;
3. l'ordinanza del 4 novembre 2009²⁵ sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia.

II

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

...²⁶

²³ [RU **2009** 5953]

²⁴ [RU **1992** 573, **1994** 10, **2000** 741 art. 10 n. 3, **2009** 6013]

²⁵ [RU **2009** 6025, **2012** 6541 all. 3 n II 1]

²⁶ Le mod. possono essere consultate alla RU **2016** 1859.

