

Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

del 25 novembre 1998 (Stato 19 febbraio 2025)

Il Consiglio federale svizzero,

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

ordina

Sezione 1:³ Oggetto e campo d'applicazione

Art. 1

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

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

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

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

⁴ Le disposizioni di cui alla sezione 6 sui prezzi delle tracce si applicano anche alle tratte per le quali la Confederazione ha concluso una convenzione sulle prestazioni secondo l'articolo 51 Lferr con il gestore dell'infrastruttura o una convenzione sull'offerta secondo l'articolo 21 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009⁴ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori con l'impresa di trasporto ferroviario.⁵

Art. 2

Abrogato

RU 1999 1070

¹ RS 742.101

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

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

⁴ RS 745.16

⁵ Introdotto dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

Sezione 2:⁶ Accesso alla rete per le imprese svizzere

Art. 3 Autorizzazione di accesso alla rete

(art. 8c e 8d Lferr)

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

² ...⁷

Art. 4⁸

Art. 5 Capacità finanziaria

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

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

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

³ Le indicazioni sulla capacità finanziaria sono definite nell'allegato 1.⁹

Art. 5a¹⁰

Art. 5b¹¹ Copertura assicurativa

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

¹ La copertura assicurativa è sufficiente se l'impresa:

- a. attesta di essere assicurata per un importo pari ad almeno 100 milioni di franchi totali per sinistro e l'importo è disponibile almeno due volte per ogni anno civile; oppure
- b. presenta garanzie equivalenti.

² Se la copertura assicurativa si estingue prima della data indicata nel certificato assicurativo, nel contratto d'assicurazione la compagnia d'assicurazione s'impegna a

⁶ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁷ Abrogato dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁸ Abrogato dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

¹⁰ Introdotto dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018 (RU **2018** 3277). Abrogato dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

¹¹ Originario art. 5a. Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

coprire le pretese di risarcimento secondo le disposizioni dello stesso fino al momento della revoca dell'autorizzazione, ma al massimo per 15 giorni dopo che l'UFT è stato informato della fine del contratto. Come data della revoca vale il giorno in cui è passata in giudicato la decisione di revoca.

Art. 6 Affidabilità dei responsabili della direzione

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8 Sede in Svizzera

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

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

Sezione 3: Accesso alla rete per le imprese estere

Art. 9¹²

¹ Le autorizzazioni estere di accesso alla rete possono essere riconosciute per le corse su tratte in prossimità della frontiera senza che a tale scopo sia necessario un accordo internazionale sul riconoscimento reciproco delle autorizzazioni di accesso alla rete.

¹² Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46). Correzione del 19 feb. 2025 (RU 2025 119).

² Un'impresa estera necessita di una copertura assicurativa della stessa portata di quella per le imprese svizzere.

Sezione 3a:¹³ Piano di utilizzazione della rete

Art. 9a Contenuto¹⁴

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

- a. le tracce riservate ai corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci;
- b. le capacità minime riservate per i singoli tipi di trasporto nelle ore modello;
- c. le variazioni per i trasporti particolari, quali le offerte stagionali, i treni merci rapidi e le tracce con requisiti particolari, segnatamente riguardo a velocità, categoria di freno, trazione e profilo di spazio libero;
- d. le capacità per la domanda non pianificata;
- e.¹⁵ le limitazioni della capacità note e pianificabili di durata superiore a sette giorni consecutivi e che causano limitazioni del volume di traffico stimato superiori al 30 per cento al giorno nonché le loro ripercussioni sulle capacità di ogni tipo di traffico.

² Se necessario, contiene dati sugli orari previsti di arrivo, partenza e transito come pure sulle limitazioni della capacità di sette giorni consecutivi al massimo o che causano limitazioni del volume di traffico stimato inferiori al 30 per cento al giorno nonché le loro ripercussioni sulle capacità di ogni tipo di traffico.¹⁶

³ ...¹⁷

Art. 9b¹⁸ Obblighi dei gestori dell'infrastruttura

¹ Nel predisporre un nuovo piano di utilizzazione della rete, i gestori dell'infrastruttura adeguano, se del caso, i piani di utilizzazione della rete esistenti.

² Pubblicano il piano di utilizzazione della rete in forma elettronica.

¹³ Introdotta dalla cifra I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4163).

¹⁴ Introdotta dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3277).

¹⁵ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

¹⁶ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

¹⁷ Abrogato dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018, con effetto dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3277).

¹⁸ Introdotta dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU 2018 3277).

Sezione 4: Attribuzione delle tracce¹⁹

Art. 10 Obblighi del gestore dell'infrastruttura

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

- a. si impone le stesse norme applicabili a terzi nell'attribuzione delle tracce e nella determinazione del prezzo per il proprio uso;
- b. riserva a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione delle tracce e nella determinazione del prezzo;
- c. non impone alcuna condizione tecnica che non sia prevista in una legge o in un'ordinanza;
- d.²⁰ 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;
- e.²¹ offre prestazioni supplementari (art. 22), se ciò è possibile con l'infrastruttura e il personale disponibili.

² L'UFT stabilisce le modalità delle pubblicazioni.

³ È fatta salva la competenza del Servizio di assegnazione delle tracce.²²

Art. 11 Scadenze per la richiesta di tracce

¹ L'attribuzione ordinaria delle tracce è effettuata dal servizio di assegnazione delle tracce 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. Le scadenze sono fissate d'intesa con il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce, applicando lo schema di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE²³. L'attribuzione ordinaria delle tracce si svolge per tutte le richieste inoltrate al servizio di assegnazione delle tracce entro la scadenza fissata per l'attribuzione ordinaria delle tracce.²⁴

¹⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 16 nov. 2016 in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 4163).

²⁰ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

²¹ Introdotta dalla cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

²² Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2020** 1915).

²³ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico; modificata da ultimo dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, GU L 295 del 14.11.2017, pag. 69.

²⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

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 Servizio di assegnazione delle tracce, d'intesa con il gestore dell'infrastruttura, può fissare a una data successiva l'ultima scadenza possibile per la richiesta.²⁵

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

⁶ Il gestore dell'infrastruttura risponde a richieste ad hoc concernenti singole tracce di regola entro cinque giorni lavorativi.²⁶

⁷ L'informazione fornita sulle riserve di capacità disponibili è comunicata a tutti i richiedenti interessati.²⁷

Art. 11a²⁸ Cessione di tracce

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

Art. 11b²⁹ Lavori di costruzione pianificabili

¹ Il gestore dell'infrastruttura presenta le richieste di capacità per eseguire lavori di costruzione pianificabili nell'ambito della definizione dell'orario della rete.

² Deve pubblicare le limitazioni della capacità di durata superiore a sette giorni consecutivi e che causano limitazioni del volume di traffico stimato superiori al 30 per cento al giorno, per la prima volta, almeno 24 mesi prima e, per la seconda volta, in forma aggiornata almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario della rete interessato.

³ Deve annunciare alle imprese di trasporto ferroviario e ai raccordati interessati le limitazioni della capacità di sette giorni consecutivi al massimo o che causano limitazioni del volume di traffico stimato inferiori al 30 per cento al giorno sei mesi prima e, qualora necessario in forma aggiornata, almeno tre mesi prima.

⁴ Allo scadere dei termini validi per l'annuncio di 12 mesi secondo il capoverso 2 e tre mesi secondo il capoverso 3, il gestore dell'infrastruttura può convenire con le

²⁵ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2020** 1915).

²⁶ Introdotto dalla cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2020** 1915).

²⁷ Introdotto dalla cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2020** 1915).

²⁸ Introdotto dalla cifra I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

²⁹ Introdotto dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

imprese di trasporto ferroviario e con i raccordati limitazioni della capacità senza ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori e merci e per le quali sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte.

⁵ Qualora sussista il rischio di notevoli svantaggi per il progetto di costruzione, allo scadere dei termini validi per l'annuncio di 12 mesi secondo il capoverso 2 e tre mesi secondo il capoverso 3 può disporre in via eccezionale limitazioni della capacità con ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori e merci o per le quali non sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte. Deve rispettare il termine per la pubblicazione degli orari modificati secondo il capoverso 6.

⁶ In caso di limitazione della capacità, dopo aver consultato le imprese di trasporto ferroviario e gli altri ambienti interessati nonché d'intesa con il servizio di assegnazione delle tracce, definisce il servizio sostitutivo e le deviazioni. Le catene di trasporto devono essere garantite. Gli orari modificati per i viaggiatori vanno pubblicati almeno due mesi prima. I costi supplementari non possono essere trasferiti su viaggiatori, speditori e destinatari.

Art. 11c³⁰ Costi e indennizzo dei lavori di costruzione pianificabili

¹ In caso di lavori di costruzione pianificabili il prezzo della traccia si basa sulle prestazioni effettivamente fornite.

² Se la limitazione della capacità nel traffico viaggiatori concessionario su tratte a scartamento normale dura meno di un intero anno d'orario, il gestore dell'infrastruttura si assume i propri costi e i costi del servizio sostitutivo. Le imprese di trasporto ferroviario si assumono i propri costi.

³ Se la limitazione della capacità nel rimanente traffico dura meno di un intero anno d'orario, il gestore dell'infrastruttura indennizza le imprese di trasporto ferroviario per i costi supplementari:

- a. del servizio sostitutivo;
- b. delle prestazioni chilometriche connesse con una deviazione;
- c. dei differimenti temporali sulla tratta originaria, se ammontano almeno a 15 minuti nel trasporto espresso e a 30 minuti negli altri trasporti.

⁴ L'UFT disciplina il calcolo dell'indennizzo di cui al capoverso 3.

⁵ Se la limitazione della capacità dura almeno un intero anno d'orario, il gestore dell'infrastruttura si fa carico:

- a. dei costi supplementari del servizio sostitutivo, risultanti dal confronto tra i costi dell'offerta ordinata per il traffico viaggiatori e quelli di un adeguato anno d'orario futuro o passato;
- b. dei costi del servizio sostitutivo per fermate del traffico a lunga distanza che non possono essere servite;
- c. dei costi supplementari del servizio sostitutivo per ogni binario di raccordo che non può essere servito.

³⁰ Introdotto dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46)

⁶ Se annuncia una limitazione dopo la scadenza del termine di 12 mesi di cui all'articolo 11*b* capoverso 2 o di tre mesi di cui all'articolo 11*b* capoverso 3, il gestore dell'infrastruttura indennizza con un importo forfettario le imprese di trasporto ferroviario per i costi supplementari e le perdite di proventi causati. L'UFT disciplina il calcolo dell'importo forfettario.

Art. 12³¹ Attribuzione delle tracce

¹ Il servizio di assegnazione delle tracce attribuisce le tracce nell'ambito dell'attribuzione ordinaria sulla base del piano di utilizzazione della rete in vigore. Tutte le tracce richieste dopo la scadenza del termine per l'attribuzione ordinaria sono attribuite nel quadro della rimanente capacità nell'ordine cronologico in cui sono giunte al servizio di assegnazione delle tracce.³²

² Se il servizio di assegnazione delle tracce non attribuisce una traccia o non la attribuisce nell'orario richiesto, deve motivare la decisione nei confronti dell'impresa di trasporto ferroviario richiedente.³³

³ Per l'attribuzione di tracce lasciate libere da un altro tipo di trasporto a un'offerta del traffico viaggiatori regolare è necessaria l'approvazione dell'UFT.³⁴

⁴ Se per motivi economici o sottoposti al proprio influsso un'impresa di trasporto ferroviario utilizza una traccia su una tratta saturata (art. 12*a*) in misura minore di quanto stabilito nelle condizioni di accesso alla rete pubblicate, il Servizio di assegnazione delle tracce³⁵ può attribuire la traccia a un altro richiedente.

⁵ Le tracce riservate ai corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci (art. 9*a* cpv. 1 lett. a) sono ordinate e attribuite secondo le disposizioni del regolamento n. 913/2010/UE³⁶.

⁶ Sono fatte salve le disposizioni inerenti ai trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza (art. 41 della legge del 20 marzo 2009³⁷ sul trasporto di viaggiatori).

³¹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4163).

³² Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

³³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

³⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

³⁵ Nuova espressione giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU 2020 1915). Di detta mod. è stato tenuto conto unicamente nelle disp. menzionate nella RU.

³⁶ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

³⁷ RS 745.1

Art. 12a³⁸ Tratte saturate

¹ Se il Servizio di assegnazione delle tracce 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.

³ ...³⁹

⁴ In caso di saturazione di una tratta, il Servizio di assegnazione delle tracce esegue, con il coinvolgimento del gestore dell'infrastruttura interessato, un'analisi della capacità nella quale stabilisce le cause della saturazione e presenta misure a breve e medio termine per porvi rimedio. Pubblica questa analisi della capacità entro tre mesi dal giorno in cui la tratta è stata dichiarata saturata. Può dichiarare vincolanti per gli utenti le misure presentate nell'analisi della capacità.⁴⁰

⁵ e ⁶ ...⁴¹

Art. 12b⁴² Dichiarazione della capacità e accordo quadro

¹ Il Servizio di assegnazione delle tracce stila una sintesi della capacità quadro assegnata (dichiarazione della capacità), contenente i seguenti dati:

- a. la capacità già attribuita e il numero di tracce;
- b. la capacità presumibilmente ancora disponibile per la conclusione di accordi quadro.

² Il gestore dell'infrastruttura e le imprese interessate a svolgere il trasporto ferroviario (art. 9a cpv. 4 Lfer) possono concludere un accordo quadro sull'accesso alla rete. Nell'accordo specificano le caratteristiche delle tracce da attribuire.

³ Per la conclusione di un accordo quadro deve essere presentata richiesta al servizio di assegnazione delle tracce. Se nell'ambito di tali richieste quest'ultimo rileva conflitti, cerca una soluzione consensuale. Se non si perviene a una soluzione, si segue per analogia la procedura di cui all'articolo 12c capoverso 2 lettere b e c.⁴³

⁴ L'accordo quadro non può assicurare alcun diritto esclusivo all'utilizzazione.

⁵ Di regola l'accordo quadro è concluso per due periodi d'orario, tuttavia al massimo per dieci anni. Necessita dell'approvazione del Servizio di assegnazione delle tracce.

³⁸ Introdotto dalla cifra I dell'O del 16 giu. 2003, in vigore dal 1° gen. 2004 (RU 2003 2479).

³⁹ Abrogato dalla cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° gen. 2021 (RU 2020 1915).

⁴⁰ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU 2020 1915).

⁴¹ Introdotti dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU 2011 4331). Abrogati dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

⁴² Introdotto dalla cifra I dell'O del 16 giu. 2003 (RU 2003 2479). Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU 2020 1915).

⁴³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

⁶ L'accordo quadro può essere denunciato dal gestore dell'infrastruttura, dopo consultazione del Servizio di assegnazione delle tracce, per consentire un migliore utilizzo della tratta. L'accordo può prevedere il versamento di indennità per questi casi.

⁷ Il Servizio di assegnazione delle tracce coordina gli accordi quadro per tracce transfrontaliere con i gestori dell'infrastruttura esteri interessati secondo gli articoli 9, 10 e 12 del regolamento di esecuzione (UE) 2016/545⁴⁴.

Art. 12c⁴⁵ Regole per la soluzione dei conflitti

¹ In caso di più richieste per la stessa traccia di un tipo di trasporto, il Servizio di assegnazione delle tracce cerca una soluzione di comune intesa.

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

- a. le richieste presentate sulla base di un accordo quadro hanno la priorità;
- b.⁴⁶ per richieste che non sono presentate sulla base di un accordo quadro, il servizio di assegnazione delle tracce può definire un ordine di priorità tenendo conto delle condizioni tecniche generali, delle catene di trasporto, della frequenza dei treni e delle esigenze di approvvigionamento del Paese;
- c. in caso di richieste dello stesso rango, il Servizio di assegnazione delle tracce esegue una vendita all'asta.

³ Il Servizio di assegnazione delle tracce regola i dettagli della vendita all'asta, dopo aver consultato l'UFT.⁴⁷

Art. 13 Indicazioni relative all'impresa di trasporto ferroviario

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

Art. 14⁴⁸ Perturbazioni dell'esercizio e lavori di costruzione non pianificabili

¹ Per garantire il trasporto pubblico, il gestore dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario sono tenuti a informarsi e prestarsi reciprocamente aiuto mettendo a disposizione personale e materiale.

² In caso di perturbazione dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di impartire istruzioni alle imprese di trasporto ferroviario al fine di porvi rimedio. Il

⁴⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, versione della GU L 94 dell'8.4.2016, pag. 1.

⁴⁵ Introdotto dalla cifra I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4163).

⁴⁶ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

⁴⁷ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU 2020 1915).

⁴⁸ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

gestore dell'infrastruttura informa il servizio di assegnazione delle tracce in merito alle perturbazioni intervenute nonché alla loro eliminazione.

³ Se la perturbazione causa presumibilmente una limitazione della capacità di almeno tre giorni, il servizio di assegnazione delle tracce elabora, assieme ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese di trasporto ferroviario interessati, un piano dei trasporti per il traffico viaggiatori e merci. Tale piano tiene conto delle esigenze dei diversi tipi di trasporto, considerando eventuali trasferimenti temporanei alla strada. Il servizio di assegnazione delle tracce definisce, d'intesa con i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario interessati, le tratte alternative, le tracce e il servizio sostitutivo in un orario d'emergenza e assicura il miglior grado di utilizzo possibile della capacità disponibile sulla rete ferroviaria. Attribuisce le tracce a ogni impresa di trasporto ferroviario nel traffico merci in funzione della rispettiva quota di traffico detenuta sulla tratta interessata dalla limitazione della capacità e sulla tratta alternativa. Può procedere alla revoca di tracce già attribuite al traffico viaggiatori e al traffico merci se ciò serve ad assicurare il maggior grado di utilizzo possibile della capacità.

⁴ Il servizio di assegnazione delle tracce mette l'orario d'emergenza a disposizione delle imprese di trasporto ferroviario e dei gestori dell'infrastruttura in modo adeguato. Le coincidenze ivi previste per il trasporto di viaggiatori devono essere garantite.

⁵ Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le imprese di trasporto ferroviario interessate dell'indisponibilità di capacità a causa di lavori di costruzione non pianificabili.

⁶ In caso di lavori di costruzione non pianificabili il prezzo della traccia si basa sulle prestazioni effettivamente fornite.

Art. 14⁴⁹ Progetti pilota

L'UFT può autorizzare progetti pilota temporanei, che derogano alle disposizioni delle sezioni 3a e 4, se utili all'armonizzazione a livello europeo e al collaudo di nuovi modelli di utilizzazione delle capacità, di definizione degli orari o di attribuzione delle tracce. L'UFT consulta previamente il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce e gli ambienti interessati.

Sezione 5: Convenzione sull'accesso alla rete

Art. 15⁵⁰ Forma e contenuto

¹ La convenzione sull'accesso alla rete (art. 9c cpv. 2 Lferr) deve essere stipulata tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa di trasporto ferroviario.

² Dev'essere stipulata in forma scritta in una lingua ufficiale svizzera o in inglese.

⁴⁹ Introdotta dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46)

⁵⁰ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

³ Il gestore dell'infrastruttura deve pubblicare un modello o un rimando al modello di convenzione sull'accesso alla rete utilizzato come base.

Art. 15a⁵¹ Garanzie finanziarie per i gestori dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura può esigere da un'impresa di trasporto ferroviario una garanzia finanziaria per il prezzo della traccia, al fine di tutelarsi contro mancati pagamenti. La garanzia deve essere proporzionata e non discriminatoria.

² Il gestore dell'infrastruttura disciplina i dettagli nelle condizioni fondamentali dell'accesso alla rete di cui all'articolo 10 capoverso 1 lettera d.

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. 17⁵²

Sezione 6: Prezzi delle tracce

Art. 18⁵³ Principio

¹ La remunerazione di cui all'articolo 9c Lferr (prezzo delle tracce) si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari.⁵⁴

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.

⁵¹ Introdotto dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46)

⁵² Abrogato dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

⁵³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

⁵⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 16 nov. 2016, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 4163).

Art. 19⁵⁵ Prezzo di base

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

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

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

³ Il prezzo di base per traccia viene differenziato mediante l'applicazione dei seguenti fattori di prezzo, supplementi e sconti:

- a. un fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della domanda;
- b. un fattore di prezzo per traccia stabilito in funzione della qualità;
- c. un supplemento per le fermate stabilito in funzione della domanda;
- d. supplementi e sconti relativi all'impatto ambientale stabiliti in funzione della qualità dei veicoli;
- e.⁵⁶ ...
- f. uno sconto per trazioni che permettono di ottenere un miglior grado di utilizzo della capacità di una tratta;
- g.⁵⁷ uno sconto di 10 centesimi per asse a partire dal quinto asse motore per tracce di treni merci transalpini sulle seguenti tratte:
 1. Brig-Iselle,
 2. Altdorf-Bellinzona.

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

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

Art. 19a⁵⁸ 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

⁵⁵ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2015 2475).

⁵⁶ Abrogata dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

⁵⁷ Introdotta dalla cifra I dell'O del 4 dic. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 al 31 dic. 2021 (RU 2016 157).

⁵⁸ Introdotta dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU 2011 4331).

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.⁵⁹ 1 per le tracce del rimanente traffico viaggiatori concessionario o del traffico viaggiatori transfrontaliero in virtù di un accordo internazionale (categoria B);
- c.⁶⁰ 0,4 per le tracce del traffico viaggiatori non concessionario, le corse a vuoto del traffico viaggiatori e le tracce del traffico merci (categoria C);
- d.⁶¹ 0,3 per le tracce (categoria D):⁶²
 1. di treni di locomotive,
 2. su cui, a pari velocità massima, il tempo di viaggio totale ha una durata più lunga di almeno 15 minuti rispetto alla traccia più rapida,
 3. di treni trattori e di treni merci locali nel traffico a carri singoli.

³ ...⁶³

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.⁶⁴ per i trasporti di merci pericolose, un supplemento di:
 1. 2 centesimi per asse-chilometro per i veicoli non a carrelli,
 2. 4 centesimi per carrello-chilometro per i veicoli a carrelli;
- c.⁶⁵ uno sconto per veicoli poco rumorosi (buono insonorizzazione).

⁵⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁶⁰ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁶¹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁶² Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁶³ Abrogato dalla cifra I dell'O del 13 nov. 2019, con effetto dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁶⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

⁶⁵ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁶ L'UFT può semplificare o stabilire forfettariamente i fattori di prezzo, i supplementi e gli sconti applicabili alle corse su tratte a scartamento ridotto, su tratte in prossimità del confine o con veicoli storici.⁶⁶

Art. 19^b⁶⁷ Buono insonorizzazione

¹ Per le corse effettuate con veicoli adibiti al trasporto di merci e dotati di freni a disco o a tamburo o di ceppi frenanti in materiale sintetico l'impresa di trasporto ferroviario ha diritto a un buono insonorizzazione di:⁶⁸

- a. 1 centesimo per asse-chilometro per i veicoli con ruote di diametro inferiore a 50 centimetri;
- b.⁶⁹ 1.6 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.

^{1bis} Esclusi i veicoli speciali con bassa prestazione chilometrica e i veicoli storici, il buono insonorizzazione non è concesso per treni con almeno un carro merci dotato di ceppi frenanti in ghisa.⁷⁰

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 L'UFT mette a disposizione una banca dati dei veicoli per i quali è possibile far valere un buono insonorizzazione. Designa l'organismo che gestisce tale banca dati.⁷¹

^{3bis} ...⁷²

⁴ L'impresa di trasporto ferroviario notifica all'organismo designato tutti i veicoli per i quali fa valere un buono insonorizzazione indicando:

- a. numero di veicolo a dodici cifre;
- b. nome del detentore del veicolo;

⁶⁶ Introdotto dalla cifra I dell'O del 24 giu. 2015 (RU **2015** 2475). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁶⁷ Introdotto dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁶⁸ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁶⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁷⁰ Introdotto dalla cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁷¹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁷² Introdotto dalla cifra I dell'O del 13 ago. 2014 (RU **2014** 2603). Abrogato dalla cifra I dell'O del 13 nov. 2019, con effetto dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

c. sistema di frenaggio e diametro delle ruote.⁷³

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

Art. 19c⁷⁴

Art. 19d⁷⁵ Rimunerazione in caso di cancellazione⁷⁶

¹ Qualora un'impresa di trasporto ferroviario rinunci in singoli giorni all'utilizzazione di una traccia attribuitale in via definitiva o di sue parti, al posto del prezzo della traccia si applica una remunerazione. Quest'ultima copre in particolare i costi amministrativi generati e contribuisce alla copertura dei costi fissi.⁷⁷

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

- a. 0,2 in caso di rinuncia con preavviso superiore a 60 giorni;
- b. 0,5 in caso di rinuncia con preavviso compreso tra 60 e 31 giorni;
- c. 0,7 in caso di rinuncia con preavviso compreso tra 30 e 5 giorni;
- d. 0,8 in caso di rinuncia con preavviso compreso tra 4 giorni e le 24 ore precedenti la partenza prevista;
- e. 1 in caso di rinuncia durante le 24 ore precedenti la partenza prevista;
- f. 2 in caso di rinuncia dopo l'ora di partenza prevista.⁷⁸

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

- a. tracce attribuite in via provvisoria, se tale attribuzione è avvenuta da almeno cinque giorni lavorativi;
- b.⁷⁹ tracce ordinate, se l'ordinazione provoca conflitti per gli utenti e il competente servizio di assegnazione delle tracce ne ha informato gli utenti interessati da almeno cinque giorni lavorativi.

⁷³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁷⁴ Introdotto dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Abrogato dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, con effetto dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁷⁵ Introdotto dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 24 giu. 2015, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU **2015** 2475).

⁷⁶ Nuova espressione giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2020** 1915). Di detta mod. è stato tenuto conto in tutto il presente testo.

⁷⁷ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁷⁸ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

⁷⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

Art. 19e e 19f⁸⁰**Art. 20**⁸¹ 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, per il calcolo del contributo di copertura sono determinanti i proventi ottenuti dalla vendita dei titoli di trasporto, dalle prenotazioni, dai supplementi e dal trasporto di bagagli.⁸²

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 Il gestore dell'infrastruttura pubblica i contributi di copertura nel traffico viaggiatori concessionario.⁸³

⁴ Fatto salvo il capoverso 5, nel traffico merci non si riscuote alcun contributo di copertura.⁸⁴

⁵ Se il contributo di copertura è fissato nell'ambito di una vendita all'asta di cui all'articolo 12c capoverso 2 lettera c, è dovuto l'importo così stabilito.⁸⁵

⁶ I capoversi 1^{bis}-3 e 5 si applicano per analogia ai trasporti con autorizzazione federale.⁸⁶

⁸⁰ Introdotti dalla cifra I dell'O del 16 nov. 2016 (RU **2016** 4163). Abrogati dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018, con effetto dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

⁸¹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 4 nov. 2009, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5813).

⁸² Introdotta dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

⁸³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 13 nov. 2019, in vigore dal 1° gen. 2021 (RU **2019** 4225).

⁸⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° ott. 2011 (RU **2011** 4331).

⁸⁵ Introdotta dalla cifra I dell'O del 31 ago. 2011 (RU **2011** 4331). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

⁸⁶ Introdotta dalla cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

Art. 20⁸⁷ 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. Tiene conto dei risultati degli anni precedenti.⁸⁸

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

³ Le imprese di trasporto ferroviario misurano il consumo di energia elettrica con appositi dispositivi installati sui veicoli. Per questi dispositivi devono disporre di un certificato di conformità rilasciato sulla base di una valutazione della conformità effettuata da un organismo notificato. Nel caso in cui i valori del consumo di energia elettrica non siano disponibili, siano lacunosi o siano forniti in ritardo, il gestore dell'infrastruttura può stabilire valori sostitutivi e computare il consumo di energia elettrica sulla base di questi ultimi senza supplemento. I valori sostitutivi si calcolano in base ai trasporti effettuati in precedenza su tratte e con veicoli comparabili.⁸⁹

⁴ Se lungo le tratte interoperabili di cui all'articolo 15a capoverso 1 lettera a dell'ordinanza del 23 novembre 1983⁹⁰ sulle ferrovie e lungo la tratta non interoperabile a scartamento normale Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg le imprese di trasporto ferroviario rinunciano a misurare il consumo di energia elettrica, dal 1° gennaio 2020 il gestore dell'infrastruttura applica un supplemento del 25 per cento sul valore di riferimento forfettario stabilito per la categoria di treno corrispondente. L'UFT stabilisce i valori di riferimento forfettari in base alle mediane misurate per ogni categoria di treno.⁹¹

⁵ Per le corse con veicoli motore d'epoca non è applicato alcun supplemento.⁹²

Art. 21⁹³ 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;

⁸⁷ Introdotto dalla cifra I dell'O del 4 nov. 2009 (RU **2009** 5813). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

⁸⁸ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 5 set. 2018, in vigore dal 1° gen. 2019 (RU **2018** 3277).

⁸⁹ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁹⁰ RS **742.141.1**

⁹¹ Introdotto dalla cifra I dell'O del 5 set. 2018 (RU **2018** 3277). Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46).

⁹² Introdotto dalla cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU **2025** 46)

⁹³ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 31 ago. 2011, in vigore dal 1° gen. 2013 (RU **2011** 4331).

- 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. 22⁹⁴ Prestazioni supplementari

¹ I gestori dell'infrastruttura fissano i prezzi delle seguenti prestazioni supplementari in funzione della domanda e del valore dell'impianto, secondo l'ubicazione e senza discriminazioni, e li pubblicano:

- a. utilizzazione di impianti di carico pubblici (art. 62 cpv. 1 lett. f Lferr);
- b. occupazione del binario sulla tratta in caso di periodo d'attesa chiesto dall'impresa di trasporto ferroviario, non dovuto al traffico sistematico;
- c. stazionamento di veicoli ferroviari.

² I gestori dell'infrastruttura fissano i prezzi delle seguenti prestazioni supplementari, senza discriminazioni e secondo i principi di cui all'articolo 19, e li pubblicano:

- a. approvvigionamento stazionario di veicoli in acqua, aria compressa ed energia elettrica;
- b. disposizione dei percorsi di manovra;
- c. manovre in stazioni di smistamento;
- d. liberazione di una tratta al di fuori delle ore d'esercizio abituali;
- e. onere supplementare in caso di ordinazioni di tracce avvenute dopo le ore 17 del giorno precedente (art. 11 cpv. 3 lett. a);
- f. onere supplementare in caso di modifiche di tracce già attribuite;
- g. compiti speciali e compiti di pianificazione correlati a spedizioni straordinarie.

³ 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 e in modo da coprire tutti i costi:

- a. eliminazione di rifiuti, feci e acque di scarico;

⁹⁴ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 20 dic. 2024, in vigore dal 1° feb. 2025 (RU 2025 46).

- b. prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento;
- c. prestazioni per l'informazione all'utenza;
- d. 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.

⁴ Le prestazioni del servizio manovra di cui al capoverso 3 lettera b possono essere offerte come prestazioni di servizio da imprese diverse dai gestori dell'infrastruttura.

Art. 23 Prestazioni di servizio

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

- a.⁹⁵ ...
- b. prestazioni di distribuzione;
- c. gestione dei bagagli;
- d. intervento per ovviare a difetti non tali da impedire l'esercizio, piccola manutenzione, grande manutenzione, pulizia dei veicoli;
- e. prestazioni di telecomunicazione e di informatica che non concernono la circolazione dei treni propriamente detta.

Sezione 7: Sorveglianza dell'accesso alla rete

Art. 24⁹⁶ Diritto di controllo del gestore dell'infrastruttura

¹ Il gestore dell'infrastruttura può effettuare controlli per verificare se le imprese di trasporto ferroviario rispettano le prescrizioni. I controlli non devono ostacolare l'esercizio, salvo in caso di sospetto obiettivamente fondato.⁹⁷

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.

⁹⁵ Abrogata dalla cifra I dell'O del 16 giu. 2003, con effetto dal 1° gen. 2004 (RU **2003** 2479).

⁹⁶ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 4 nov. 2009 (prima fase della Riforma delle ferrovie 2), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5959).

⁹⁷ Nuovo testo giusta la cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

Art. 25⁹⁸ ComFerr

¹ La Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) notifica la sua decisione alle parti entro due mesi dalla fine dell'istruzione.

² Se deve giudicare questioni di importanza sostanziale che toccano la legge del 6 ottobre 1995⁹⁹ sui cartelli, la ComFerr invita la Commissione della concorrenza a esprimere un parere. Menziona tale parere nella propria decisione.

³ Assolve i compiti di cui all'articolo 20 del regolamento (UE) n. 913/2010¹⁰⁰. Scambia le informazioni e i dati necessari con gli altri organismi di regolazione competenti.

Art. 26 Consultazione delle convenzioni

1 ... 101

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

Sezione 8: Ritiro dell'autorizzazione di accesso alla rete¹⁰²**Art. 27**

¹ L'UFT ritira l'autorizzazione di accesso alla rete se il titolare non adempie più le condizioni.¹⁰³

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 Il ritiro di un'autorizzazione estera riconosciuta in Svizzera vale anche per la Svizzera.¹⁰⁴

⁹⁸ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

⁹⁹ RS 251

¹⁰⁰ Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹⁰¹ Abrogato dalla cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

¹⁰² Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

¹⁰³ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

¹⁰⁴ Nuovo testo giusta la cifra I n. 4 dell'O del 13 mag. 2020 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° lug. 2020 (RU 2020 1915).

Sezione 9: Disposizioni finali

Art. 28 Modifica del diritto previgente

...¹⁰⁵

Art. 29 Disposizioni transitorie

¹ Per il traffico commissionato sulla base dell'ordinanza del 18 dicembre 1995¹⁰⁶ 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. 29a¹⁰⁷ Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013

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

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

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

Art. 30 Entrata in vigore

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

¹⁰⁵ Le mod. possono essere consultate alla RU **1999** 1070.

¹⁰⁶ [RU **1996** 443, 2747; **1999** 1070 art. 28 n. 1. RU **2009** 5981 art. 26 lett. a]. Vedi ora l'O del 14 ott. 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (RS **742.120**).

¹⁰⁷ Introdotto dalla cifra I dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2013** 1651).

*Allegato I*¹⁰⁸
(art. 5)

Indicazioni sulla capacità finanziaria

1. L'esame della capacità finanziaria ha luogo sulla base della chiusura annuale dell'impresa o, per le imprese richiedenti che non sono in grado di presentare tale chiusura, sulla base del bilancio annuale. Per questo esame è necessario fornire indicazioni dettagliate in particolare in merito ai seguenti punti:
 - a. liquidità disponibili nonché crediti per scoperto di conto corrente e prestiti;
 - b. mezzi e oggetti patrimoniali a titolo di garanzia;
 - c. capitale proprio, capitale di terzi a copertura dei rischi, capitale di terzi a lungo termine, capitale di terzi a breve termine;
 - d. riserve palesi e occulte;
 - e. costi pertinenti, inclusi i costi d'acquisto o gli acconti per veicoli, fondi, edifici, impianti e materiale rotabile;
 - f. altri oneri sul patrimonio aziendale;
 - g. entrate assicurate.
2. In particolare, l'impresa richiedente si ritiene che non disponga della capacità finanziaria se sussistono considerevoli arretrati di imposte o di contributi alle assicurazioni sociali dovuti per l'attività dell'impresa.
3. L'UFT può esigere in particolare che l'impresa richiedente presenti un rapporto di controllo e documentazione appropriata allestita da una banca, da un revisore o da un perito contabile. La documentazione deve contenere indicazioni relative ai punti di cui al numero 1.
4. Se gli obblighi finanziari dell'impresa richiedente superano i mezzi e i ricavi disponibili in Svizzera, l'UFT può esigere una garanzia bancaria o una fideiussione di un'impresa svizzera solvibile.

¹⁰⁸ Nuovo testo giusta la cifra II cpv. 1 dell'O del 29 mag. 2013, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2013 1651).

Allegato 2¹⁰⁹

¹⁰⁹ Abrogato dalla cifra III dell'O del 1° mag. 2024, con effetto dal 1° lug. 2024 (RU **2024** 201).