



Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)

Modifica del ...

*Il Consiglio federale svizzero
ordina:*

L'ordinanza del 25 novembre 1998¹ concernente l'accesso alla rete ferroviaria è modificata come segue:

Art. 1 cpv. 4

⁴ Le disposizioni di cui alla sezione 6 sui prezzi delle tracce si applicano anche alle tratte per le quali la Confederazione ha concluso rispettivamente una convenzione sulle prestazioni secondo l'articolo 51 Lferr con il gestore dell'infrastruttura e una convenzione sull'offerta secondo l'articolo 21 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009² sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori con l'impresa di trasporto ferroviario.

Art. 3 cpv. 2, art. 4 e 5a

Abrogati

Art. 5b Copertura assicurativa
(art. 8d cpv. 1 lett. b Lferr)

¹ La copertura assicurativa è sufficiente se l'impresa:

RU 1999 1070

¹ RS 742.122
² RS 745.16

- 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 deve impegnarsi a 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. 9

La copertura assicurativa per le imprese estere deve essere della stessa portata di quella per le imprese svizzere.

Art. 9a cpv. 1, frase introduttiva e lett. b ed e, nonché cpv. 2

¹ *Concerne soltanto il testo francese*

- b. *Concerne soltanto il testo francese*
- e. le limitazioni della capacità note di durata superiore a sette giorni consecutivi e che causano restrizioni 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. Può contenere altresì dati sulle limitazioni della capacità di massimo sette giorni consecutivi o che causano restrizioni del volume di traffico stimato inferiori al 30 per cento al giorno nonché le loro ripercussioni sulle capacità di ogni tipo di traffico.

Rubrica prima dell'art. 10

Concerne soltanto il testo tedesco

Art. 11 cpv. 1

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 d'intesa con il Servizio di assegnazione delle tracce, applicando lo schema di cui all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE³, unitamente a quelle per la procedura in materia di orario. L'attribuzione

³ 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.

ordinaria delle tracce comprende tutte le richieste inoltrate al Servizio di assegnazione delle tracce entro la scadenza fissata per l'attribuzione ordinaria delle tracce.

Art. 11b Lavori di costruzione pianificabili

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

² Deve pubblicare, qualora note, le limitazioni della capacità di durata superiore a sette giorni consecutivi e che causano restrizioni 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 e integrata 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 massimo sette giorni consecutivi o che causano restrizioni del volume di traffico stimato inferiori al 30 per cento al giorno tre mesi prima.

⁴ La consultazione delle imprese di cui all'articolo 9a capoverso 4 Lferr e dei principali gestori dei dispositivi di servizio interessati in merito alle limitazioni della capacità di cui al capoverso 2 si svolge nel quadro dell'elaborazione dei piani di utilizzazione della rete.

⁵ Allo scadere dei termini validi per l'annuncio di cui rispettivamente ai capoversi 2 e 3, il gestore dell'infrastruttura può convenire con le imprese di trasporto ferroviario e con i raccordati limitazioni della capacità senza ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori e per le quali sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte.

⁶ Qualora sussista il rischio di notevoli svantaggi per il progetto di costruzione, allo scadere dei termini validi per l'annuncio di cui rispettivamente ai capoversi 2 e 3 può disporre in via eccezionale limitazioni della capacità con ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori o per le quali non sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte, a condizione che possa essere rispettato il termine per la pubblicazione degli orari modificati.

⁷ Se la limitazione della capacità dura meno di un anno d'orario, dopo aver consultato le imprese di trasporto ferroviario e i committenti del traffico viaggiatori concessionario, definisce il servizio sostitutivo e le deviazioni, d'intesa con il Servizio di assegnazione delle tracce. Le catene di trasporto devono essere garantite. Gli orari adeguati per i viaggiatori vanno pubblicati almeno due mesi prima. I costi supplementari non possono essere trasferiti su viaggiatori, speditori e destinatari.

⁸ Nel traffico viaggiatori concessionario su tratte a scartamento normale 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.

⁹ Nel rimanente traffico il gestore dell'infrastruttura indennizza le imprese di trasporto ferroviario per i costi supplementari del servizio sostitutivo e delle prestazioni chilometriche connesse con la deviazione. I differimenti temporali sulla tratta originaria sono equiparati alle deviazioni se ammontano almeno a 15 minuti nel trasporto espresso e a 30 minuti negli altri trasporti. L'UFT disciplina il calcolo dell'indennizzo.

¹⁰ 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.

¹¹ Il prezzo della traccia si basa sulle prestazioni effettivamente fornite.

¹² Se non annuncia tempestivamente una limitazione, 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. 12 cpv. 1, 2 e 3

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.

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 richiedente.

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

Art. 12a cpv. 5 e 6

Abrogati

Art. 12b cpv. 3

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 di comune intesa. Se non si perviene a una soluzione, si segue per analogia la procedura di cui all'articolo 12c capoverso 2 lettere b e c.

Art. 12c cpv. 2 lett. b

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

- b. il Servizio di assegnazione delle tracce può definire un ordine di priorità per richieste che non sono presentate sulla base di un accordo quadro, tenendo

conto delle condizioni tecniche generali, delle catene di trasporto, della frequenza dei treni e delle esigenze di approvvigionamento del Paese;

Art. 14 Perturbazioni dell'esercizio e lavori di costruzione non pianificabili

¹ In caso di perturbazioni dell'esercizio, il gestore dell'infrastruttura ha il diritto di impartire alle imprese di trasporto ferroviario istruzioni per eliminare le perturbazioni. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario sono tenuti a garantire il trasporto pubblico e a informarsi e prestarsi reciprocamente aiuto mettendo a disposizione personale e materiale. Il gestore dell'infrastruttura informa il Servizio di assegnazione delle tracce in merito alle perturbazioni intervenute nonché alla loro eliminazione.

² Se la perturbazione causa presumibilmente una limitazione della capacità di più 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, per tenere conto al meglio delle esigenze dei diversi tipi di trasporto, considerando l'eventuale necessario trasferimento temporaneo alla strada. D'intesa con i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario interessati definisce in un orario d'emergenza le tratte alternative, le tracce e il servizio sostitutivo 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 miglior grado di utilizzo possibile della capacità.

³ Il Servizio di assegnazione delle tracce pubblica l'orario d'emergenza in forma adeguata. Le coincidenze previste in esso per il trasporto di viaggiatori devono essere garantite.

⁴ 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.

Art. 14a Progetti pilota

In vista dell'armonizzazione a livello europeo, l'UFT può autorizzare progetti pilota temporanei, che derogano alle disposizioni delle sezioni 3a e 4, al fine di testare nuovi modelli di utilizzazione delle capacità, di elaborazione degli orari e di attribuzione delle tracce. L'UFT consulta previamente il Servizio di assegnazione delle tracce e gli ambienti interessati.

Art. 15a 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 di traccia, al fine di tutelarsi contro mancati pagamenti. La garanzia deve essere proporzionata e non discriminatoria.

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

Art. 17 e 19 cpv. 3 lett. e
Abrogati

Art. 19a cpv. 6

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.

Art. 19c
Abrogato

Art. 20a cpv. 3

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. Se lungo le tratte interoperabili di cui all'articolo 15a capoverso 1 dell'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie e lungo la tratta non interoperabile a scartamento normale Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg non misurano il consumo di energia elettrica con questi dispositivi, dal 1° gennaio 2020 il gestore dell'infrastruttura applica un supplemento del 25 per cento al 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.

Art. 22 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 di cui all'articolo 62 capoverso 1 lettera 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. disposizione di manovre;
- b. manovre in stazioni di smistamento;
- c. liberazione di una tratta al di fuori delle ore d'esercizio abituali;

- d. onere supplementare in caso di ordinazioni di tracce avvenute dopo le ore 17 del giorno precedente (art. 11 cpv. 3 lett. a);
- e. onere supplementare in caso di modifiche di tracce già attribuite;
- f. compiti speciali e compiti di pianificazione correlati a spedizioni straordinarie.

³ I gestori dell'infrastruttura fissano i prezzi delle seguenti prestazioni supplementari, sempreché queste possano essere proposte con l'infrastruttura e il personale disponibili e senza discriminazioni, in modo da coprire tutti i costi, e li pubblicano:

- a. approvvigionamento stazionario di veicoli in acqua, pressione e corrente;
- b. eliminazione di rifiuti, feci e acque di rifiuti;
- c. prestazioni del servizio manovra, nella misura in cui non sono fornite in stazioni di smistamento;
- d. utilizzazione di impianti di trasbordo per il trasporto di merci come pure di gru e altri dispositivi di trasbordo;
- e. prestazioni supplementari per l'informazione all'utenza;
- f. 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.

II

L'allegato 2 è abrogato.

III

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 2025.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain
Berset

Il cancelliere della Confederazione, Walter
Thurnherr