



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e della comunicazione DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Riferimento : BAV-242.1-5/4/4

**Modifica dell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT)
Avvio della procedura di consultazione**

**Panoramica delle modifiche previste rispetto al testo in vigore.
Ordinanza RS 742.122.4**

Ufficio federale dei trasporti UFT
Roland Wittwer
3003 Berna
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 462 58 12
Roland.Wittwer@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



B23401/1092

	Diritto vigente	Progetto
	<p>Art. 1 cpv. 3, frase introduttiva, cpv. 4, frase introduttiva e lett. e, nonché cpv. 5</p> <p>³ Il prezzo di base in funzione dell'usura è di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 0,27 ct./tonnellata-chilometro lorda (tkmL) per corse effettuate su tratte la cui sovrastruttura è concepita per un carico per asse di 13 tonnellate al massimo; 0,33 ct./tkmL per corse effettuate sulle altre tratte. <p>⁴ Per corse effettuate su tratte a scartamento normale il prezzo di base in funzione dell'usura viene calcolato per veicolo secondo la formula riportata all'allegato 1a. Si applicano i seguenti principi:</p> <ol style="list-style-type: none"> le tratte vengono suddivise in intervalli di velocità e in intervalli di raggi secondo l'allegato 1b; i prezzi dei tipi di veicoli per intervallo di velocità e intervallo di raggi sono stabiliti nell'allegato 1c; la classificazione dei veicoli d'epoca in tipi di veicoli di cui alla lettera b è stabilita nell'allegato 1d. Il prezzo è commisurato al peso effettivo dei veicoli; gli altri veicoli vengono assegnati ad un gruppo di tipi di veicoli affini e gravati di un supplemento del 25 per cento rispetto al prezzo massimo del gruppo per i singoli intervalli di velocità e intervalli di raggi; per i veicoli motore rimorchiati viene detratto l'indice della forza di trazione secondo la formula riportata all'allegato 1a. <p>⁵ Per le corse su tronchi di confine di cui all'allegato 2 OARF nonché su tratte a cremagliera e su tratte a scartamento ridotto, compresi i binari a rotaie multiple, si applicano direttamente i prezzi di cui al capoverso 3.</p>	<p><i>Art. 1 cpv. 3, frase introduttiva, cpv. 4, frase introduttiva e lett. e, nonché cpv. 5</i></p> <p>³ Il prezzo di base in funzione dell'usura, applicabile direttamente sulle tratte di cui all'allegato 1a, è di:</p> <p>⁴ Per corse effettuate su tratte a scartamento normale il prezzo di base in funzione dell'usura viene calcolato per veicolo secondo la formula riportata all'allegato 1a^{bis}. Si applicano i seguenti principi:</p> <ol style="list-style-type: none"> per i veicoli motore rimorchiati viene detratto l'indice della forza di trazione secondo la formula riportata all'allegato 1a^{bis}. <p>⁵ Per le corse su tratte a cremagliera, su tratte a scartamento ridotto, compresi i binari a rotaie multiple, nonché sulle tratte di cui all'allegato 1a si applicano direttamente i prezzi di cui al capoverso 3.</p>
	<p>Art. 3 cpv. 3 e 4</p> <p>³ Se l'utente della rete non misura il consumo di energia elettrica o non comunica al gestore dell'infrastruttura il numero di veicolo a dodici cifre attribuito al veicolo motore, il consumo si calcola sulla base dei valori di riferimento di cui all'allegato 5 applicando un supplemento secondo l'articolo 20a capoverso 3 OARF.</p>	<p><i>Art. 3 cpv. 3 e 4</i></p> <p>³ Se l'utente della rete non adempie l'obbligo di cui all'articolo 20a capoverso 3 OARF o non comunica al gestore dell'infrastruttura il numero di veicolo a dodici cifre attribuito al veicolo motore, il consumo si calcola sulla base dei valori di riferimento di cui all'allegato 5 applicando un supplemento del 25 per cento secondo l'articolo 20a capoverso 3 OARF.</p>
	<p>⁴ Per i veicoli privi di freni rigenerativi tali valori di riferimento sono moltiplicati per i seguenti fattori:</p> <ol style="list-style-type: none"> fattore 1,45 per le corse del traffico regionale viaggiatori; fattore 1,15 per le altre corse. 	<p><i>Abrogato</i></p>

	<p>Art. 4 Riduzione ETCS</p> <p>¹ La riduzione ETCS, pari a 25 000 franchi per anno ed equipaggiamento installato sui veicoli, è concessa all'utente della rete a partire dall'entrata in servizio del sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS sulle tratte seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pully–Briga; b. Flüelen–Chiasso. <p>² La domanda, da presentare all'UFT, va rinnovata ogni anno.</p> <p>³ Essa deve comprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. l'elenco dei veicoli per cui viene richiesta la riduzione ETCS; b. la documentazione attestante che questi veicoli sono impiegati regolarmente su una delle tratte indicate al capoverso 1. <p>⁴ In base all'autorizzazione dell'UFT, il gestore dell'infrastruttura della tratta interessata versa all'utente della rete l'importo corrispondente alla riduzione ETCS.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>Art. 8 Attribuzione delle tracce in caso di conflitti d'ordinazione</p> <p>¹ In caso di richieste di tracce confliggenti, il gestore dell'infrastruttura cerca una soluzione di comune intesa con i richiedenti.</p> <p>² Se non si perviene a una soluzione, il gestore dell'infrastruttura attribuisce le tracce sulla base del piano di utilizzazione della rete. Hanno priorità le richieste che non limitano il numero di tracce riservate e la qualità delle tracce per il medesimo o per un altro tipo di trasporto.</p> <p>³ In caso di conflitti d'ordinazione che non è possibile risolvere secondo il capoverso 1 o 2 e che riguardano esclusivamente tracce destinate al traffico viaggiatori, vale il seguente ordine di priorità:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. richieste presentate sulla base di un accordo quadro; b. richieste per il traffico viaggiatori cadenzato; c. richieste per treni che offrono il maggior contributo di copertura. <p>⁴ In caso di conflitti d'ordinazione che non è possibile risolvere secondo il capoverso 1 o 2 e che non riguardano esclusivamente tracce destinate al traffico viaggiatori, vale il seguente ordine di priorità:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. richieste presentate sulla base di un accordo quadro; 	<p><i>Abrogato</i></p>

	<p>b. richieste relative a treni merci per le quali non è possibile proporre soluzioni alternative per ragioni tecniche, in particolare a causa del profilo di spazio libero richiesto; l'onere della prova spetta al richiedente;</p> <p>c. richieste che riguardano catene di trasporto concertate nel traffico merci previsto tutto l'anno e per le quali non è possibile proporre soluzioni alternative;</p> <p>d. richieste per treni che circolano ripetutamente nel corso dell'anno d'orario, con il seguente ordine di priorità, in base alla frequenza delle corse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. treni che nella media annuale circolano almeno 5 giorni a settimana, 2. treni che nella media annuale circolano almeno 3 giorni a settimana, ma meno di 5 giorni a settimana, 3. treni che nella media annuale circolano almeno 1 giorno a settimana, ma meno di 3 giorni a settimana. <p>⁵ Nei casi di cui al capoverso 4 lettera d è determinante il numero di giornate indicato nella richiesta. Le richieste concernenti la stessa categoria di frequenza sono considerate avere lo stesso rango. Se i treni non raggiungono la media annuale di un giorno a settimana, si confronta il numero delle giornate effettivamente ordinate per anno d'orario</p>	
	<p>Art. 9 Vendita all'asta</p> <p>¹ Se non è possibile risolvere il conflitto d'ordinazione mediante la procedura prevista dall'articolo 8, il gestore dell'infrastruttura esegue una vendita all'asta.</p> <p>² Comunica a tutti i richiedenti che verrà effettuata una vendita all'asta. Li invita a presentare un'offerta entro un termine preciso. Il termine per la presentazione dell'offerta deve essere di almeno quattro giorni lavorativi, salvo che il gestore dell'infrastruttura si accordi con i richiedenti per un termine più breve.</p> <p>³ Se alla vendita all'asta partecipano richiedenti per il traffico viaggiatori, l'offerta deve corrispondere almeno al contributo di copertura di cui all'articolo 20 OARF.</p> <p>⁴ La traccia è aggiudicata all'offerta più alta. Se la differenza rispetto alla seconda migliore offerta supera 1000 franchi, il gestore dell'infrastruttura fissa l'importo da versare in modo tale che superi di 1000 franchi la seconda migliore offerta.</p> <p>⁵ Se sono presentate due o più offerte uguali, l'asta continua finché un'offerta non prevale sulle altre.</p> <p>⁶ Il gestore dell'infrastruttura stila un verbale della vendita all'asta.</p> <p>⁷ I richiedenti che non si sono aggiudicati una traccia nell'ambito di una vendita all'asta possono rinunciare, senza conseguenze finanziarie, ad altre tracce</p>	<p><i>Abrogato</i></p>

	<p>ottenute in precedenza se dimostrano che queste risultano inutilizzabili a seguito della mancata aggiudicazione della traccia in questione.</p> <p>⁸ L'importo offerto o stabilito conformemente al capoverso 4 è dovuto dal vincitore dell'asta anche se questi rinuncia alla traccia ottenuta. In questo caso, la traccia è assegnata alla capacità residua..</p>	
	<p>Art. 10 Attribuzione delle tracce in caso di temporanea chiusura di tratte per lavori di costruzione (art. 11b OARF)</p>	<p><i>Art. 10</i> Attribuzione delle tracce in caso di limitazioni temporanee della capacità per lavori di costruzione (art. 11b cpv. 2 e 3 OARF)</p>
	<p>¹ Se la temporanea chiusura di una tratta per lavori di costruzione non è già prevista in via definitiva nel piano di utilizzazione della rete, il gestore dell'infrastruttura cerca una soluzione di comune intesa con i richiedenti interessati.</p>	<p>¹ Se nel piano di utilizzazione della rete non sono previste limitazioni della capacità in via definitiva, il gestore dell'infrastruttura cerca una soluzione di comune intesa con i richiedenti interessati.</p>
	<p>² Se non si perviene a una soluzione, le tracce devono essere attribuite ai diversi tipi di trasporto, per quanto possibile, sulla base del piano di utilizzazione della rete.</p>	<p>² Se non si perviene a una soluzione comune, il Servizio di assegnazione delle tracce attribuisce le tracce in linea di principio proporzionalmente a tutti i tipi di trasporto sulla base del piano di utilizzazione della rete...</p>
	<p>³ Se la limitazione della capacità dovuta alla chiusura al traffico di una tratta è tale da non consentire l'attribuzione delle tracce sulla base del piano di utilizzazione della rete, nel periodo di durata di tale limitazione il gestore dell'infrastruttura può adeguare il numero previsto di tracce e la loro qualità in funzione del tipo di trasporto, sulla tratta in questione e sulle tratte alternative valutate.</p>	<p>³ In caso di limitazioni della capacità non previste in via definitiva nel piano di utilizzazione della rete, il Servizio di assegnazione delle tracce può adeguare l'attribuzione delle tracce già assegnate.</p>
	<p>Sezione 4: Chiusura di tratte per lavori di costruzione</p>	<p><i>Sezione 4:</i> Limitazioni della capacità per lavori di costruzione</p>
	<p>Art. 10a Tipi di chiusura di tratte</p>	<p><i>Art. 10a</i> Requisiti del servizio sostitutivo</p>
	<p>¹ Le chiusure durante i fine settimana iniziano al più presto il venerdì sera dopo le ore di punta (OdP) e terminano al più tardi il lunedì mattina prima delle OdP.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>² Le chiusure notturne prolungate iniziano al più presto la sera dopo le OdP e terminano al più tardi il mattino successivo prima delle OdP.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>³ Le catene di trasporto nel traffico viaggiatori sono garantite se il tempo di viaggio totale si allunga di non oltre 15 minuti per i viaggi di durata non superiore a un'ora in base a quanto pianificato, e di non oltre 30 minuti per i viaggi di durata superiore in base a quanto pianificato.</p>	<p>Le catene di trasporto nel traffico viaggiatori sono garantite se il tempo di viaggio totale si allunga di non oltre 15 minuti per i viaggi di durata non superiore a un'ora in base a quanto pianificato, e di non oltre 30 minuti per i viaggi di durata superiore in base a quanto pianificato.</p>
	<p>Art. 10b Costi per le imprese di trasporto ferroviario in caso di chiusura di tratte</p>	<p><i>Art. 10b</i> Costi per le imprese di trasporto ferroviario in caso di limitazioni della capacità</p>

	<p>In caso di chiusura di tratte le imprese di trasporto ferroviario si assumono i propri costi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. pianificazione e preparazione del servizio sostitutivo e delle deviazioni; b. prestazioni d'esercizio supplementari; c. assistenza ai clienti; d. distribuzione; e e. comunicazione. 	<p>In caso di limitazioni della capacità le imprese di trasporto ferroviario si assumono i propri costi di:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. pianificazione e preparazione del servizio sostitutivo e delle deviazioni; b. prestazioni d'esercizio supplementari; c. assistenza ai clienti; d. distribuzione; e e. comunicazione.
	<p>Art. 10c Indennizzo nel rimanente traffico (art. 11b cpv. 5 OARF)</p> <p>¹ Nel traffico merci su tratte a scartamento normale, in caso di deviazioni su rotaia il gestore dell'infrastruttura versa all'impresa di trasporto ferroviario un indennizzo di 800 franchi per treno interessato, treni di servizio esclusi.</p> <p>² Se la deviazione su rotaia non è possibile, l'indennizzo è di 1500 franchi per treno interessato.</p> <p>³ Su tratte a scartamento ridotto l'indennizzo equivale ai costi supplementari causati all'impresa di trasporto ferroviario.</p>	<p><i>Art. 10c</i> Indennizzo nel rimanente traffico (art. 11b cpv. 9 e 10 OARF)</p>
	<p>Art. 10d Importo forfettario in caso di annuncio non tempestivo di una chiusura (art. 11b cpv. 6 OARF)</p>	<p><i>Art. 10d</i> Importo forfettario in caso di annuncio non tempestivo di una limitazione della capacità (art. 11b cpv. 12 OARF)</p>
	<p>¹ Se non annuncia tempestivamente la chiusura di una tratta, il gestore dell'infrastruttura versa all'impresa di trasporto ferroviario un importo forfettario di 2000 franchi per treno interessato.</p> <p>² Se la deviazione su rotaia non è possibile, l'importo forfettario è di 3000 franchi per treno interessato.</p>	<p>¹ Se non annuncia tempestivamente una limitazione della capacità, il gestore dell'infrastruttura versa all'impresa di trasporto ferroviario un importo forfettario di 2000 franchi per treno interessato.</p> <p>² Se la deviazione su rotaia non è possibile, l'importo forfettario è di 3000 franchi per treno interessato.</p>
	<p>Art. 11 Diritto previgente: abrogazione Le disposizioni esecutive del 7 giugno 1999 dell'ordinanza sull'accesso alla rete ferroviaria sono abrogate.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>

	<p>Art. 12 Disposizione transitoria concernente la modifica del 21 settembre 2016</p> <p>Per i treni del traffico regionale viaggiatori beneficiario di indennità secondo l'articolo 28 della legge federale del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori, fino al 9 dicembre 2017 il prezzo di base in funzione dell'usura viene calcolato secondo l'articolo 1 capoverso 3</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>Art. 12a Disposizione transitoria concernente la modifica del 14 novembre 2019</p> <p>Per veicoli per i quali all'entrata in vigore della modifica del 14 novembre 2019 è ordinato un veicolo sostitutivo, il supplemento di cui all'articolo 20a capoverso 3 OARF non è applicato fino al 31 dicembre 2022</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>Art. 12b Disposizione transitoria concernente la modifica del 15 dicembre 2022</p> <p>Per i treni del traffico regionale viaggiatori beneficiario di indennità secondo l'articolo 28 della legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori, del carico di autoveicoli e del traffico merci, compresi i relativi treni di locomotive e corse a vuoto, fino al 31 dicembre 2023 il prezzo dell'energia elettrica secondo l'articolo 3 capoverso 1 è di 12 ct./kWh.</p>	<p><i>Abrogato</i></p>
	<p>Allegato 1a</p> <p>Prezzo di base in funzione dell'usura: formula</p> <p>Il prezzo di base in funzione dell'usura corrisponde ai costi calcolati secondo la seguente formula</p> $C(V,R)_i = \frac{\alpha(k_3 \times T_{pv}) + k_4 \times F_{RWb} \times W_{bf} + k_5 \times \sqrt{(f_1 \times Q_{W185}^2 + f_2 \times Y_{W185}^2)}}{[k_1 \times F_{RQ} \times Q_f^3 + k_2 \times Q_f^{1.2} + \dots]}$ <p>S'intendono per:</p> <p>$C(V,R)_i$ costi dell'usura causata dal veicolo i alla velocità V e nel raggio di curvatura R;</p> <p>k_1 fattore di calibratura per la conversione dei costi dei lavori di manutenzione conseguenti al danneggiamento Q_f: rinalzo del binario (rialzo, rettifica) nei rettilinei;</p> <p>F_{RQ} valore di sopraelevazione dipendente dai raggi relativo al fattore di calibratura k_1 nell'esposizione dei costi dei rinalzi dei binari nelle curve;</p>	<p>Allegato 1a</p> <p>Tratte sulle quali è applicabile direttamente il prezzo di base in funzione dell'usura</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Basel Bad Bf – frontiera (– Weil am Rhein) 2. Basel Bad Bf – frontiera (– Basel Bad Rbf) 3. Basel Bad Bf – confine d'infrastruttura BEV /FFS – Basel SBB PB /RB 4. Basel RB-Nordkopf – Basel St. Jakob – Basel GB – Basel SBB 5. Basel Bad Bf – frontiera (– Grenzach) 6. Basel Bad Bf – frontiera (– Lörrach) 7. (Kreuzlingen –) confine d'infrastruttura FFS/BEV – frontiera (– Konstanz) 8. (Kreuzlingen Hafen –) confine d'infrastruttura FFS/BEV – frontiera (– Konstanz) 9. Schaffhausen – frontiera (– Gottmadingen) 10. Schaffhausen – frontiera (– Erzingen [Baden]) 11. St. Margrethen – frontiera (Austria) 12. Buchs SG – frontiera (Principato del Liechtenstein)

Q	danneggiamento derivante dalla forza dinamica di contatto della ruota calcolata in modo analitico per ogni asse di veicolo a seconda della velocità di marcia e della percentuale di masse non sospese;	13. Basel SBB – Basel St. Johann – frontiera (Francia)
k_2	fattore di calibratura per la conversione dei costi dei lavori di manutenzione conseguenti al danneggiamento $Q_{f1.2}$ ponderato al 64 per cento per l'intera rete: smerigliatura delle rotaie (nei rettilinei e nei raggi > 1200 m);	14. Vallorbe – frontiera (Francia)
α	coefficiente di sfruttamento della potenza installata; può variare a seconda dell'impiego;	15. Genève-La Praille – La Plaine – frontiera (Francia)
k_3	fattore di calibratura per la conversione dei costi dei lavori di manutenzione conseguenti al danneggiamento ponderato al 36 per cento per l'intera rete e riconducibile alla trazione effettuata: smerigliatura delle rotaie (nei rettilinei e nei raggi > 1200 m);	16. Genève-Cornavin – La Plaine – frontiera (Francia)
T_{pv}	indice della forza di trazione: densità di potenza calcolata in modo analitico (potenza motrice/superficie di contatto della ruota);	17. Chiasso Smistamento – frontiera (Italia)
k_4	fattore di calibratura per la conversione dei costi dei lavori di manutenzione conseguenti al danneggiamento W_{bf} : smerigliatura delle rotaie e loro sostituzione nei raggi ≤ 1200 m;	
F_{RWb}	valore di sopraelevazione dipendente dai raggi relativo al fattore di calibratura k_4 ;	
W_{bf}	danneggiamento derivante dalla specifica energia di attrito calcolata mediante simulazione per ogni asse di guida di un telaio degli organi di rotolamento a seconda del raggio;	
k_5	fattore di calibratura per la conversione dei costi dei lavori di manutenzione conseguenti al danneggiamento calcolato mediante la combinazione Q_{W185} e Y_{W185} : sostituzione di parti di scambio;	
$f\delta_1$	fattore di ponderazione, del valore di 0,5, applicato alla componente verticale della forza nel danneggiamento delle parti di scambio;	
Q_{W185}	forza dinamica di contatto della ruota calcolata in modo analitico per ogni asse di guida di un telaio degli organi di rotolamento in scambi del tipo E_{W185} ;	
$f\delta_2$	fattore di ponderazione, del valore di 0,5, applicato alla componente laterale della forza nel danneggiamento delle parti di scambio;	
Y_{W185}	forza di guida calcolata mediante simulazione per ogni asse di guida di un telaio degli organi di rotolamento in scambi del tipo E_{W185} ;	
S	fattore di scala per raggiungere il livello dei prezzi di cui all'articolo 1 capoverso 3.	

Allegato 5			<i>Allegato 5</i>	
Valori di riferimento forfettari relativi al consumo di energia elettrica			Valori di riferimento forfettari relativi al consumo di energia elettrica	
Categoria di treno	Valore di riferimento (kWh per tkmL)		Categoria di treno	
	Veicoli con freni rigenerativi	Veicoli senza freni rigenerativi		
1. Intercity/Eurocity	0.0235	0.0271	1. Intercity/Eurocity	0.0198
2. Treno diretto/Interregio	0.0235	0.0271	2. Treno diretto/Interregio	0.0195
3. Treno regionale	0.0370	0.0537	3. Treno regionale	0.0332
4. Treno suburbano (S-Bahn)	0.0370	0.0537	4. Treno suburbano (S-Bahn)	0.0332
5. Regioexpress	0.0310	0.0356	5. Regioexpress	0.0274
6. Treno merci a lunga percorrenza	0.0180	0.0207	6. Treno merci a lunga percorrenza	0.0159
7. Corsa con veicolo motore d'epoca	0.0303	0.0348	7. Corsa con veicolo motore d'epoca	0.0303
8. Treno merci trattore	0.0347	0.0399	8. Treno merci trattore	0.0224
9. Treno di locomotive	0.0410	0.0471	9. Treno di locomotive	0.0340
10. Treno di materiale rotabile vuoto del traffico viaggiatori	0.0295	0.0339	10. Treno di materiale rotabile vuoto del traffico viaggiatori	0.0248