



FI/mz, novembre 2023

# Revisione delle ordinanze concernenti l'accesso alla rete ferroviaria e dell'ordinanza sugli orari

## Rapporto esplicativo

N. registrazione/dossier: BAV-242.1-5/4/4

### Indice

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale e punti essenziali del progetto</b> .....	<b>2</b>
1.1	Campo d'applicazione dell'OARF .....	3
1.2	Autorizzazione di accesso alla rete .....	3
1.3	Pianificazione dell'utilizzazione della rete.....	4
1.4	Prezzo di traccia .....	4
1.5	Orario.....	5
<b>2</b>	<b>Commento alle singole disposizioni</b> .....	<b>5</b>
2.1	Modifiche dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) RS 742.122.....	5
2.2	Modifiche dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF- UFT) RS 742.122.4 .....	12
2.3	Revisione totale dell'ordinanza sugli orari (OOra) RS 745.13 .....	14



## 1 Situazione iniziale e punti essenziali del progetto

Il progetto si occupa dell'ulteriore sviluppo delle basi legali per l'accesso delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) all'infrastruttura ferroviaria svizzera, nonché dell'allestimento degli orari per il traffico viaggiatori.

Le condizioni quadro per l'accesso alla rete ferroviaria, ossia per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle ITF, sono disciplinate nell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), dove sono stabiliti tra l'altro i requisiti per l'autorizzazione di accesso alla rete, le regole per la pianificazione dell'utilizzazione della rete e per l'attribuzione e i prezzi delle tracce. Diverse disposizioni dell'OARF sono precisate nell'ordinanza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4).

Le disposizioni dell'OARF costituiscono una base importante per i ricavi commerciali dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria da un lato e per i costi delle ITF dall'altro. Ai fini della conclusione delle convenzioni sulle prestazioni (CP) di cui all'articolo 51 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), è molto importante che per i conti di previsione delle imprese sia garantita certezza di pianificazione. Per tale motivo è opportuno rivedere tali disposizioni ogni quattro anni. L'ultima revisione parziale dell'OARF ha riguardato il periodo CP 2021–2024 ed è in vigore dal 1° gennaio 2021. In linea con tale cadenza, le modifiche proposte entreranno in vigore al 1° gennaio 2025 e saranno applicabili per il periodo CP 2025–2028.

Il prezzo della traccia come compenso corrisposto dalle ITF ai gestori dell'infrastruttura (GI) per l'utilizzazione della loro rete ferroviaria costituisce un elemento centrale nell'ambito delle disposizioni concernenti l'accesso alla rete. Per il prossimo periodo CP ci si dovrà attenere all'attuale struttura del sistema svizzero di definizione dei prezzi delle tracce e non effettuare modifiche a livello di OARF.

Nel 2022/23 l'UFT ha effettuato una valutazione del sistema vigente di definizione dei prezzi delle tracce, dalla quale sono scaturite raccomandazioni che indicano un più esteso fabbisogno di adeguamento. L'UFT sta avviando ampi lavori ai fini dell'attuazione di tali raccomandazioni, che avverrà pertanto nel quadro delle modifiche normative in vista del periodo CP 2029–2032. A prescindere da ciò, le disposizioni rilevanti per il calcolo dei prezzi delle tracce saranno stabilite dall'UFT, a livello di OARF-UFT, nella primavera 2024 e saranno quindi determinanti per le CP 2025–2028.

L'urgenza di adeguare l'OARF deriva inoltre, da un lato, dalla modifica di tre basi legali e dall'altro dai considerevoli svantaggi che si verrebbero a creare in mancanza di una riforma. Il primo adeguamento giuridico ha visto l'integrazione della nuova competenza della ComFerr e del Servizio di assegnazione delle tracce (SAT) nella Lferr. Come seconda cosa si è provveduto a definire la capacità professionale nella riconfigurazione del certificato di sicurezza nella Lferr e nell'ordinanza del 4 novembre 2009 sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OASF; RS 742.141.2). In terzo luogo, il fabbisogno di adeguamento deriva dal recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10<sup>1</sup>. In mancanza di una revisione, la Svizzera continuerebbe ad avere una pendenza nei confronti dell'UE per quanto riguarda tale recepimento. Senza un adeguamento sussiste il rischio che le imprese non possano più stipulare un'assicurazione a causa dell'ammontare della somma assicurata e della configurazione della responsabilità per l'autorizzazione di accesso alla rete.

La Svizzera ha recepito la procedura europea che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza nonché le disposizioni per il rilascio di certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie mediante adeguamento dell'ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1) con effetto al 1° dicembre 2019. Con l'introduzione di tale procedura europea, per il traffico internazionale (traffico fra più Paesi) e il traffico

<sup>1</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 della Commissione, del 6 gennaio 2015, relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014 (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 3 del 7.1.2015, pag. 34).

transfrontaliero di imprese ferroviarie estere, l'UFT non rilascia più un certificato di sicurezza (CSic) parte B, per il quale era necessario attestare l'esistenza di un'assicurazione di responsabilità civile con una copertura di 100 milioni di franchi. Tuttavia, anche queste ITF devono continuare a disporre di un'adeguata assicurazione di responsabilità civile. Con l'eliminazione del CSic parte B è venuta meno anche la possibilità di verificare che le imprese estere dispongano di una somma assicurata pari a 100 milioni di franchi: una lacuna normativa che deve essere colmata.

Le disposizioni dell'OARF sono inoltre adattate in funzione delle esperienze tratte dalla pratica per quanto riguarda la pianificazione dell'utilizzazione della rete e il prezzo delle tracce, ad esempio introducendo indennizzi per le limitazioni della capacità che durano almeno un intero anno d'orario.

Dai lavori per aggiornare le disposizioni in materia di pianificazione dell'utilizzazione della rete e di assegnazione delle tracce è inoltre emerso un nesso contenutistico con l'allestimento dell'orario. L'ordinanza del 4 novembre 2009 sugli orari (OOra; RS 745.13) è stata pertanto oggetto di un riesame che ha condotto a una revisione totale.

Il progetto non dà luogo ad alcuna incompatibilità con gli obblighi internazionali della Svizzera.

### **1.1 Campo d'applicazione dell'OARF**

Dall'attuale campo d'applicazione dell'OARF sono esclusi i soggetti terzi (art. 1 cpv. 1 OARF), ragion per cui ci si chiede se alla responsabilità commerciale, vale a dire ai soggetti terzi, debba essere riconosciuto un ruolo all'interno dell'ordinanza. A livello di Lferr, i soggetti terzi sono contemplati nel campo d'applicazione. La questione è rilevante soprattutto in relazione al prezzo di traccia. La Hupac SA, ad esempio, in base all'attuale applicazione dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr, è considerata un'«impresa interessata a svolgere il trasporto ferroviario», che ordina treni senza divenire essa stessa un'ITF. In questa discussione vanno considerati anche aspetti legati alla responsabilità, che svolgono un ruolo sia nelle relazioni interne sia in quelle verso l'esterno. Una modifica del campo d'applicazione in questo senso può avere ampie ripercussioni su tutta l'OARF. La questione deve dunque essere approfondita in un altro contesto e confluire in una revisione successiva dell'ordinanza.

Il campo d'applicazione per le disposizioni di cui alla sezione 6 sui prezzi delle tracce deve ora essere esteso anche alle tratte per le quali la Confederazione ha concluso rispettivamente una CP secondo l'articolo 51 Lferr con il GI e una convenzione sull'offerta secondo l'articolo 21 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) con l'ITF (art. 1 cpv. 4 OARF).

### **1.2 Autorizzazione di accesso alla rete**

Chi intende effettuare trasporti ferroviari in Svizzera deve disporre, secondo l'articolo 8c e seguenti Lferr, di una licenza in quanto ITF, la cosiddetta autorizzazione di accesso alla rete, e di un CSic. Resta salvo il diritto al trasporto regolare e professionale di viaggiatori secondo gli articoli 6–8 della legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1). L'UFT rilascia l'autorizzazione di accesso alla rete al massimo per dieci anni se l'impresa:

- a) dispone di un'organizzazione sufficiente e delle conoscenze e dell'esperienza necessarie per garantire un esercizio sicuro e affidabile;
- b) ha una capacità finanziaria e una copertura assicurativa sufficienti;
- c) soddisfa i requisiti in materia di affidabilità dei responsabili della direzione;
- d) osserva le prescrizioni in materia di diritto del lavoro e le condizioni di lavoro abituali nel settore;
- e) ha la propria sede in Svizzera.

L'OARF disciplina i dettagli sulla base degli articoli 8c e 8d Lferr. Ora l'autorizzazione di accesso alla rete non sarà più limitata a determinati tipi di traffico o a determinate tratte.

Alla luce delle modifiche della Lferr e dell'OASF, è possibile stralciare nell'OARF il rimando alla capacità professionale per quanto concerne l'accesso alla rete per le imprese svizzere. Inoltre, con

il recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10, la competenza per la richiesta di una prestazione di garanzia viene trasferita dall'UFT al GI. L'ammontare della copertura assicurativa e la configurazione della responsabilità sono stati esaminati e adattati per le imprese svizzere.

Con la presente revisione si colma la lacuna nell'accesso alla rete per le imprese estere che si è venuta a creare con l'eliminazione del CSic parte B.

La convenzione sull'accesso alla rete sarà aggiornata nelle disposizioni relative al contenuto e in futuro sarà pubblicata. Con la competenza del SAT introdotta nella Lferr ed entrata in vigore rispettivamente il 1° luglio 2020 e il 1° gennaio 2021, viene meno l'obbligo di notifica dei GI sulla propria rete nei confronti dell'UFT.

### **1.3 Pianificazione dell'utilizzazione della rete**

Nel settore della pianificazione dell'utilizzazione della rete sono proposti diversi adeguamenti. I criteri per l'inserimento nel piano di utilizzazione della rete (PiUR) di limitazioni della capacità dovute a lavori di costruzione non sono oggi sufficientemente chiari. Si propone pertanto una precisazione, nonché un collegamento con l'elenco delle limitazioni della capacità per lavori di costruzione che dovranno essere pubblicate secondo l'articolo 11b OARF. Ne conseguono diverse modifiche e precisazioni per quanto riguarda l'attribuzione delle tracce e i lavori di costruzione pianificabili (art. 11b), ad esempio per l'annuncio dei lavori di costruzione o per l'indennizzo. Viene inoltre proposto un nuovo articolo inerente al cosiddetto progetto *Timetabling and Capacity Redesign* (TTR). Il TTR è un progetto europeo che persegue una migliore armonizzazione del processo di ordinazione e di attribuzione delle tracce con le rispettive esigenze di mercato del traffico merci e viaggiatori. A livello europeo rimangono ancora diverse domande irrisolte per quanto riguarda l'esatta configurazione dei processi. L'idea del nuovo articolo è quella di consentire la realizzazione di progetti pilota al fine di raccogliere esperienze utili all'introduzione del TTR.

### **1.4 Prezzo di traccia**

Il prezzo di traccia è disciplinato nell'articolo 9c Lferr, così come nell'OARF e nell'OARF-UFT. Si tratta di un compenso che le ITF devono pagare ai GI per poter circolare sulla loro rete ferroviaria. Si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari (art. 18 cpv. 1 OARF). Il prezzo per le prestazioni di base si compone dei seguenti elementi: il prezzo di base, il contributo di copertura e il prezzo dell'energia elettrica (art. 18 cpv. 2 OARF).

Insieme alle indennità della Confederazione, i proventi delle tracce rappresentano la principale fonte di entrate per i GI, con un importo che si aggira attorno a 1,5 miliardi di franchi all'anno (media del periodo 2017–2021, senza considerare le restrizioni del traffico causate dalla COVID-19). I trasporti coprono quindi circa un terzo dei costi legati all'infrastruttura ferroviaria (mantenimento della qualità ed esercizio), mentre quelli restanti, non coperti sono sostenuti dalla Confederazione tramite le CP con i GI.

Con la presente consultazione vengono tuttavia introdotte solo modifiche che non hanno ripercussioni sulla definizione dei prezzi delle tracce. Si tratta infatti principalmente di migliorie, precisazioni e semplificazioni.

Le modifiche riguardanti la definizione dei prezzi delle tracce per le CP del periodo 2025–2028 saranno trattate in un progetto separato. Al riguardo, tra il 28 giugno e l'11 agosto, con parziale estensione fino al 15 settembre 2023, ha avuto luogo un coinvolgimento degli ambienti interessati<sup>2</sup> ai fini della revisione parziale dell'OARF-UFT. Sono stati consultati i GI, le ITF, i Cantoni, il SAT e diverse associazioni, come ad esempio VAP, Cargorail, UTP e Railplus. Obiettivo della revisione parziale è apportare le modifiche pertinenti al fine di definire i prezzi delle tracce in modo che i costi marginali dell'infrastruttura per il prossimo periodo CP 2025–2028 siano coperti. Tali modifiche si limitano

<sup>2</sup> La documentazione relativa alla consultazione è disponibile all'indirizzo [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Pubblicazioni > Consultazioni > Procedure concluse

all'aggiornamento dei prezzi di base nell'articolo 1 e degli allegati 1 e 2 relativi ai supplementi per la domanda e per le fermate. La decisione definitiva sull'introduzione del prezzo di base aggiornato sarà presa nella primavera 2024 dopo l'analisi del coinvolgimento degli ambienti interessati e l'esame della copertura dei costi marginali effettivi delle FFS per gli anni 2022 e 2023. Le relative informazioni seguiranno in sede separata e indipendentemente dal presente progetto.

Nel 2022–2023 l'UFT ha inoltre commissionato una valutazione degli elementi di incentivazione del nuovo sistema di definizione dei prezzi delle tracce 2017 (in it. solo riassunto). Le raccomandazioni del rapporto finale<sup>3</sup> saranno esaminate e attuate per il periodo CP 2029–2032. Concretamente questo vuol dire che per il periodo CP 2025–2028 il sistema di definizione dei prezzi delle tracce e gli elementi di incentivazione esistenti resteranno invariati.

## 1.5 Orario

Sulla base dell'articolo 13 capoverso 3 LTV, l'OOra disciplina la procedura di allestimento e di pubblicazione degli orari delle corse regolari destinate al trasporto di viaggiatori delle imprese di trasporto titolari di una concessione per il trasporto di viaggiatori secondo l'articolo 6 LTV o delle imprese a loro parificate in virtù di un accordo internazionale, nonché delle imprese di trasporto che si sottopongono volontariamente all'ordinanza.

Nell'ambito della revisione totale dell'OOra, l'espressione «impresa di trasporto» è sostituita dal termine «impresa» già introdotto negli altri atti. La procedura di allestimento dell'orario viene inoltre precisata a livello di ordinanza e adeguata agli sviluppi tecnici in materia di trasmissione dei dati. Oggi, infatti, è possibile trasmettere una maggiore quantità di dati (dati d'orario, in tempo reale, relativi al progetto d'orario e a eventi) a un ente idoneo per l'integrazione in sistemi di informazione elettronici. Al momento una maggiore flessibilità di questa procedura, con particolare riferimento alla pianificazione a finestra mobile, non è oggetto di discussione.

## 2 Commento alle singole disposizioni

### 2.1 Modifiche dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) RS 742.122

#### **Nuovo articolo 1 capoverso 4 – Campo d'applicazione per il prezzo della traccia con riferimento all'articolo 1 capoverso 3 lettera b OARF**

L'articolo 1 capoverso 3 OARF prevede determinati casi per i quali non deve necessariamente essere accordato l'accesso alla rete. Le eccezioni disciplinate nell'articolo 1 capoverso 3 lettere a e c OARF rimangono applicabili anche nella prospettiva attuale. L'applicazione dell'articolo 1 capoverso 3 lettera b OARF determina invece, nella pratica, situazioni in cui dev'essere corrisposto un prezzo della traccia sebbene non sia necessaria alcuna autorizzazione di accesso alla rete. Ne sono un esempio le parti della Wengernalpbahn AG o della Transports Montreux-Vevey-Riviera SA che danno diritto a indennità. Tali casi devono ora essere inseriti nel campo d'applicazione della sezione 6 OARF e l'articolo 1 dell'ordinanza dev'essere integrato di conseguenza con un nuovo capoverso 4.

#### **Articolo 3 capoverso 2 – Abrogazione della limitazione a determinati tipi di traffico e a determinate tratte**

Questo capoverso può essere stralciato. Le autorizzazioni di accesso alla rete non sono ora più limitate a determinati tipi di traffico o a determinate tratte. Non esistono argomentazioni o casi, né oggi né in futuro, che dal punto di vista attuale giustificerebbero una simile limitazione.

#### **Articolo 4 – Abrogazione del rimando alla capacità professionale sulla base della Lferr e dell'OASF**

<sup>3</sup> Il rapporto finale è disponibile all'indirizzo [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Pubblicazioni > Rapporti e studi > Altri temi

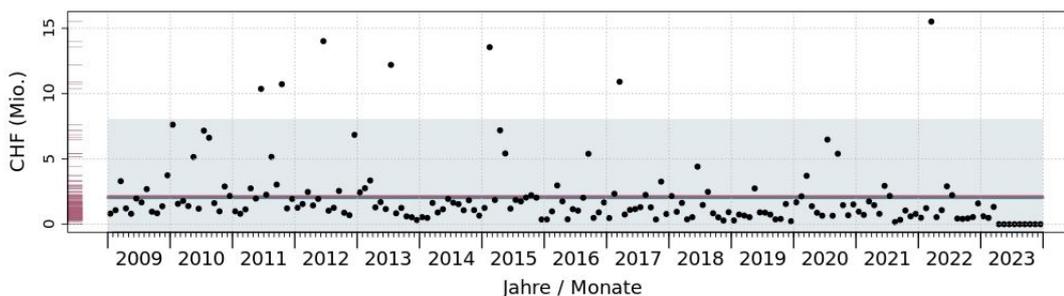
A causa della separazione dell'autorizzazione di accesso alla rete e del CSic, nell'OARF non occorre più alcun rimando al CSic in quanto procedura atta a chiarire la capacità professionale necessaria per garantire un esercizio sicuro e affidabile. La base legale per il rilascio dell'autorizzazione di accesso alla rete e del CSic è costituita dall'[articolo 8c Lferr](#); le rispettive disposizioni d'esecuzione sono ora ripartite tra l'OARF per la prima e l'[OASF](#) per il secondo.

#### **Articolo 5a – Recepimento del regolamento d'esecuzione (UE) 2015/10 – Competenza per la richiesta di una garanzia finanziaria**

Questo articolo regola la competenza dell'UFT ad autorizzare i GI a esigere prestazioni di garanzia dalle ITF. L'articolo deve essere adeguato a causa del recepimento del [regolamento di esecuzione \(UE\) 2015/10](#). L'Unione europea ritiene che la competenza a esigere una prestazione di garanzia debba essere attribuita a un GI e non a un ente statale. Il riferimento alla competenza dell'UFT viene stralciato e l'articolo viene spostato nella sezione 5 (nuovo art. 15a OARF). In virtù dell'ampliamento del ruolo della Commissione del trasporto ferroviario ComFerr nel settore della non discriminazione, la competenza dell'UFT può essere trasferita ai GI. Se un GI utilizza in modo improprio lo strumento della garanzia finanziaria nei confronti di un'ITF, quest'ultima può rivolgersi alla ComFerr per sospetta discriminazione.

#### **Articolo 5b capoverso 1 – Ammontare della copertura assicurativa e configurazione della responsabilità per l'autorizzazione di accesso alla rete, nonché riformulazione in linea con le esperienze all'estero**

Nell'ambito di colloqui con l'Unione per l'assicurazione d'impresе svizzere di trasporto (UAIST), che assicura oggi la maggior parte delle imprese con autorizzazione di accesso alla rete, si è discusso della difficile situazione sul mercato mondiale della riassicurazione. I sinistri di cui si ha conoscenza in Europa sono generalmente di entità inferiore ai 100 milioni di franchi richiesti e gli Stati limitrofi sono generalmente assicurati per somme più basse rispetto alla Svizzera. Da un'analisi dei danni materiali nel periodo 2009–2023 emerge che l'entità dei grandi eventi in Svizzera si attesta mediamente ben al di sotto dei 100 milioni di franchi.



*Figura 1: Danni materiali all'anno in mio. fr.*

Nei settori dell'energia e della navigazione aerea sono usuali somme di copertura più elevate. In collaborazione con l'UAIST nonché con l'ausilio di una perizia attuariale dell'Università di Berna, si è proceduto a verificare l'ammontare della somma assicurata. La perizia giunge alla conclusione che, tenuto conto dell'errore di campionamento, la somma rivendicabile dovrebbe essere inferiore a 5,2 milioni di franchi. Un limite importante di questa analisi è il fatto che il campione non include i dati delle FFS e quelli europei, il che mette in discussione l'applicazione generalizzata del risultato all'intero traffico ferroviario. Per tale motivo viene mantenuta la copertura di 100 milioni di franchi. Per una prossima revisione sarebbe auspicabile una rilevazione dei dati a livello europeo e quindi una definizione scientificamente fondata della somma assicurata necessaria. Si sono già tenuti i primi colloqui a livello di ERA (Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie).

Dagli scambi con l'UAIST è emersa con chiarezza la necessità di precisare l'attuale formulazione dell'articolo 5b capoverso 1 OARF, chiarendo in particolare quante volte per periodo dev'essere disponibile la copertura. La legge sulle ferrovie tedesca sancisce che la somma assicurata è pari ad almeno 20 milioni di euro totali per sinistro e dev'essere disponibile almeno due volte per ogni periodo di assicurazione. Tale precisazione, tranne che per l'importo, può essere applicata anche in Svizzera. Al fine di poter agire con sufficiente tempestività, l'UFT dev'essere informato già dopo un primo sinistro. Il [modello di certificato di assicurazione di responsabilità civile](#) è stato integrato di conseguenza. Il concetto di periodo di assicurazione è soggetto a interpretazione e si precisa pertanto che comprende un anno. In Germania si procede allo stesso modo. Questo adeguamento alleggerisce la situazione attualmente difficile sul mercato mondiale della riassicurazione. In luogo di un'assicurazione si possono sempre presentare garanzie equivalenti.

### **Articolo 9 – Lacuna normativa in seguito all'eliminazione del CSic parte B**

Con l'eliminazione del CSic parte B nel dicembre 2019, la garanzia assicurativa di 100 milioni di franchi non viene più verificata. Per le imprese estere si ingenera così una lacuna normativa a livello di ordinanza. È dunque necessario creare una base legale per il controllo delle imprese estere. Nella sezione 3 articolo 9 OARF sarà quindi stabilito che la copertura assicurativa per le imprese estere deve essere della stessa portata di quella per le imprese svizzere (art. 5b OARF).

### **Articolo 9a capoverso 1 lettera e e capoverso 2 – Piani di utilizzazione della rete**

I criteri per l'inserimento di intervalli nel PiUR non sono oggi sufficientemente chiari. Nell'articolo 9a capoverso 1 lettera e saranno ora stabiliti criteri esatti, corrispondenti a quelli dell'elenco dei lavori di costruzione di cui all'articolo 11b capoverso 1a. Tale elenco sarà collegato con il PiUR al fine di garantire la coerenza. L'obiettivo consiste nel pianificare con più largo anticipo le limitazioni della capacità e tenerle maggiormente in considerazione nel PiUR. Anche i PiUR pubblicati oltre 24 mesi prima del cambiamento d'orario devono contenere le limitazioni della capacità note.

Il PiUR 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.

### **Articolo 9b capoverso 1 – Piani di utilizzazione della rete**

Cfr. le spiegazioni relative all'articolo 9a capoverso 1 lettera e.

### **Articolo 11 capoverso 1 – Scadenza per le tracce**

Si tratta di una precisazione della responsabilità e di una definizione della normale attribuzione delle tracce.

### **Articolo 11b – Lavori di costruzione pianificabili**

Con la modifica del titolo, l'articolo 11b riguarda ora esplicitamente solo i lavori di costruzione pianificabili. È pianificabile tutto ciò che ha a che fare con la manutenzione ordinaria, il rinnovo e l'ampliamento.

### **Articolo 11b capoverso 1 – Richiesta di capacità per eseguire lavori di costruzione pianificabili**

L'attuale capoverso 4 viene spostato all'inizio come disposizione di principio.

### **Articolo 11b capoversi 2 e 4 – Pubblicazione delle limitazioni della capacità**

L'attuale articolo 11b capoverso 1 viene precisato e suddiviso nei capoversi 2 e 4. Nel capoverso 2 sono inseriti criteri analoghi a quelli della direttiva 2012/34/UE<sup>4</sup> (cfr. all. VII n. 8). Nel capoverso 4 è stabilito che è necessario consultare le imprese interessate a svolgere il trasporto ferroviario e importanti gestori dei dispositivi di servizio interessati, ai sensi della direttiva 2012/34/UE<sup>5</sup> (cfr. art. 3 e all. VII n. 10).

### **Articolo 11b capoverso 3 – Annuncio delle limitazioni della capacità**

Si tratta di una precisazione dei criteri in linea con il capoverso 2.

### **Articolo 11b capoversi 5 e 6 – Accordo e disposizione di limitazioni della capacità allo scadere dei termini validi per l'annuncio di cui ai capoversi 2 e 4**

I concetti vengono uniformati: limitazioni della capacità secondo l'articolo 11b capoverso 2 e catene di trasporto secondo l'articolo 11b capoverso 7 OARF.

Se le limitazioni della capacità non hanno ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori e se sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte, i GI possono convenire limitazioni della capacità con le ITF interessate anche dopo i termini legali (cpv. 5).

Se le limitazioni della capacità hanno ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori o se non sussiste la possibilità di deviare il traffico merci su altre tratte, i GI possono disporre in via eccezionale limitazioni della capacità qualora sussista il rischio di notevoli svantaggi per il progetto di costruzione. Occorre rispettare almeno il termine per la pubblicazione degli orari modificati, vale a dire due mesi secondo l'articolo 11b capoverso 7 (cpv. 6).

Con rischio di notevoli svantaggi per il progetto di costruzione s'intendono tra l'altro i forti ritardi o i casi in cui il mantenimento della qualità è messo a repentaglio, ad esempio, da chiusure prolungate.

### **Articolo 11b capoversi 7–9 – Limitazioni della capacità che durano meno di un anno d'orario**

Occorre precisare che i capoversi 6–8 si applicano solo per limitazioni della capacità che durano meno di un anno d'orario. In questo caso le tracce dell'orario annuale non sono disponibili per un determinato intervallo di tempo, durante il quale non è possibile effettuare le offerte ordinate e il GI deve occuparsi del servizio sostitutivo. L'attuale regolamentazione in materia viene mantenuta.

Il capoverso 8 corrisponde al capoverso 7 dell'atto vigente, che rimane invariato.

Nel capoverso 8 vengono mantenute e disciplinate in maniera vincolante l'interpretazione e la prassi attuali.

### **Articolo 11b capoverso 10 – Limitazioni della capacità che durano almeno un intero anno d'orario**

Finora, in relazione al traffico ordinato esisteva una prassi consolidata per stabilire chi dovesse sostenere gli eventuali costi supplementari nel caso di una limitazione della capacità superiore a un anno. Mancava però una definizione formale, che ora viene introdotta. È necessario considerare il singolo caso e decidere di volta in volta quale offerta debba essere proposta e ordinata. A tal fine si

---

<sup>4</sup> Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32), modificata dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 (GU L 295 del 14.11.2017, pag. 69).

confrontano i costi dell'offerta adeguata con servizio sostitutivo con quelli di un altro anno, solitamente il precedente, ma è possibile anche con anni futuri.

- Se dal confronto risultano costi complessivamente più elevati, l'offerta, analogamente alle chiusure durante l'anno, dev'essere proposta come se non vi fosse alcuna chiusura. Il GI che chiude la tratta deve farsi carico dei costi supplementari per il servizio sostitutivo. Eventuali differenze tra le indennità e i costi non coperti effettivamente pianificati dell'ITF devono essere utilizzate come compensazione a favore del GI per il finanziamento del servizio sostitutivo.
- Se i costi sono uguali o inferiori, non avviene alcuna compensazione, nel senso che la somma risparmiata va generalmente a favore dei committenti. Dev'essere proposta l'offerta effettivamente pianificata, incluso il servizio sostitutivo.

Nel traffico a lunga distanza, un eventuale servizio sostitutivo è finanziato dal GI nel caso di una stazione non servita.

Il GI si fa carico dei costi supplementari del servizio sostitutivo se un binario di raccordo non può essere servito.

### **Articolo 11b capoversi 11 e 12**

I capoversi 11 e 12 corrispondono ai capoversi 9 e 10 dell'atto vigente, che rimangono invariati.

### **Articolo 12 capoverso 1 – Attribuzione delle tracce**

Si distinguono due casi: nell'attribuzione ordinaria delle tracce (secondo art. 11 cpv. 1), queste sono attribuite sulla base del PiUR, altrimenti vale la regola «in base all'ordine di arrivo».

### **Articolo 12 capoverso 3 – Attribuzione di tracce lasciate libere da un altro tipo di trasporto a un'offerta del traffico viaggiatori soggetta a concessione**

Si tratta di una precisazione che riguarda il traffico regionale e a lunga distanza.

### **Articolo 12a capoversi 5 e 6 – Tratte saturate**

Questi capoversi riguardano problemi di capacità strutturali che sono trattati in altri processi (fasi di ampliamento, cfr. art. 5 cpv. 2 e art. 15–18 OCPF).

### **Articolo 12b capoverso 3 – Accordo quadro**

Nel capoverso 3 viene sancito in modo esplicito che per la conclusione di un accordo quadro deve essere presentata richiesta al SAT.

### **Articolo 12c capoverso 2 lettera b – Regole per la soluzione dei conflitti**

Secondo l'articolo 9f Lferr, dal 1° gennaio 2021 questa competenza è attribuita al SAT. In questa lettera sono precisate le condizioni quadro per definire l'ordine di priorità.

### **Articolo 14 – Perturbazioni dell'esercizio e lavori di costruzione non pianificabili**

Il titolo viene precisato, in quanto l'articolo 11b riguarda ora esplicitamente solo lavori di costruzione pianificabili. Con perturbazione dell'esercizio s'intende ogni scostamento dallo svolgimento pianificato (p. es. conseguenza di eventi naturali, rottura di rotaia, cortocircuito, danneggiamenti di impianti).

I capoversi 1–3 riguardanti le perturbazioni dell'esercizio sono stati elaborati al fine di chiarire le competenze. Con «più giorni» nel capoverso 2 s'intendono «almeno tre giorni».

Il capoverso 4 era in precedenza il capoverso 5 dell'articolo 11b. È stato spostato qui in quanto l'articolo 11b riguarda ora esplicitamente solo i lavori di costruzione pianificati.

### **Articolo 14a – Progetti pilota**

Questo nuovo articolo consente la realizzazione di progetti pilota in associazione con il progetto europeo TTR. A livello europeo rimangono ancora diverse domande irrisolte per quanto riguarda l'esatta configurazione dei processi nell'ambito del progetto TTR. Questa disposizione consente di realizzare progetti pilota e raccogliere così le esperienze necessarie per l'introduzione capillare / definitiva dei processi TTR.

### **Articolo 15 capoverso 2 – Stralcio del contenuto e pubblicazione**

I contenuti della convenzione sull'accesso alla rete sono cambiati dall'elaborazione delle basi minime nell'OARF. L'oggetto dell'articolo 15 capoverso 2 lettera e è compito del SAT. Le basi per il calcolo del prezzo di traccia sono stabilite nell'OARF e nell'OARF-UFT. I contenuti dell'articolo 15 capoverso 2 lettere e ed i sono già riportati come norme al numero 1.3 delle prescrizioni sulla circolazione dei treni, le disposizioni esecutive dei GI. Il contenuto dell'articolo 15 capoverso 2 lettera j è stabilito nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza. SOB, BLS e FFS hanno elaborato un modello comune di convenzione sull'accesso alla rete, nel quale si rimanda alla competenza del SAT. Oggi non è dunque più necessario elencare i contenuti della convenzione. Alla luce dell'imminente attuazione delle STI TAF/TAP<sup>6</sup> in Svizzera, le ITF, i GI e il SAT stanno attualmente lavorando per ridefinire in modo orientato al fabbisogno e ai requisiti il futuro rapporto tra gli attori coinvolti nell'accesso alla rete e nell'utilizzazione della rete. Non appena tali lavori saranno conclusi, si potrà procedere a integrare i risultati. Per garantire che nello stipulare convenzioni tutte le ITF possano partire da basi uguali, da un lato la ComFerr verifica l'assenza di discriminazioni e dall'altro viene creato un nuovo capoverso 2 che sancisce la pubblicazione di un tale modello di convenzione. Le ITF possono così informarsi in modo trasparente in merito al possibile allestimento di una convenzione.

Nell'articolo 15 capoverso 1 si può stralciare «e in duplice copia». Considerato il consueto uso odierno delle firme elettroniche, tale requisito comporta problemi a livello di attuazione pratica. Secondo l'articolo 15 capoverso 1 OARF, la convenzione sull'accesso alla rete dev'essere stipulata per iscritto, forma che richiede la firma di propria mano o una firma elettronica qualificata secondo la legge federale sulla firma elettronica (art. 14 della legge federale del 30 marzo 1911 di complemento del Codice civile svizzero [CO; RS 220]). Le firme elettroniche qualificate secondo il regolamento europeo eIDAS non sono ritenute equivalenti a causa della mancanza di trattati internazionali e impediscono la stipulazione efficiente e al passo coi tempi di convenzioni sull'accesso alla rete con ITF estere. Ad esempio, circa un terzo delle ITF con accesso alla rete presso FFS Infrastruttura ha sede all'estero. Per i GI, la conclusione di simili trattati internazionali costituirebbe una notevole agevolazione, non solo per le convenzioni di accesso alla rete (OARF), ma anche per i contratti di raccordo alla rete (Lferr) e i contratti relativi ai binari di raccordo (LTM).

### **Articolo 15a – Recepimento del regolamento d'esecuzione (UE) 2015/10 – Competenza per la richiesta di una garanzia finanziaria**

L'articolo 5a OARF deve essere adeguato a causa del recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10. La competenza è ora attribuita al GI (cfr. spiegazioni relative all'art. 5a OARF). In linea con l'impostazione a livello europeo ([regolamento di esecuzione 2015/10](#)), la competenza per i mezzi da impiegare può essere assunta dal GI e stabilita nelle condizioni fondamentali dell'accesso alla rete di cui all'articolo 10 capoverso 1 lettera d OARF. La nuova competenza della ComFerr e la nuova pubblicazione delle condizioni fondamentali consentono di procedere a tale adeguamento.

<sup>6</sup> Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) di cui al regolamento (UE) n. 1305/2014 (Applicazioni telematiche per il trasporto merci, TAF) e al regolamento (UE) n. 454/2011 (Applicazioni telematiche per i passeggeri, TAP).

### **Articolo 17 – Abrogazione a seguito dell'introduzione della nuova competenza del SAT**

In sede di riscossione dei prezzi delle tracce, il SAT si assicura che i GI li fatturino correttamente e senza discriminazioni anche nei confronti delle proprie imprese. L'attuale riferimento alla relativa competenza dell'UFT può quindi essere stralciato.

### **Articolo 19 capoverso 3 lettera e – Abrogazione dello sconto ETCS**

Secondo l'articolo 19c capoverso 2 della versione attuale dell'OARF del 1° gennaio 2021, lo sconto ETCS è concesso fino al 31 dicembre 2024. Non essendo prevista alcuna proroga e poiché la presente versione modificata dell'ordinanza dovrà entrare in vigore al 1° gennaio 2025, lo sconto viene stralciato.

### **Articolo 19a capoverso 6 – Sostituzione del concetto di tronchi di confine con tratte in prossimità del confine**

Il concetto di «tronchi di confine» è stato sostituito con «tratte in prossimità del confine». In futuro l'espressione «tronchi di confine» sarà utilizzata solo nell'ambito delle autorizzazioni d'esercizio. Per il prezzo di traccia si parla di «tratte in prossimità del confine» sulle quali l'UFT può concedere agevolazioni. È compito dell'UFT stilare l'elenco esatto delle tratte. Le agevolazioni sono concesse per le tratte in prossimità del confine sulle quali circolano veicoli motore esteri che non sono tenuti in considerazione ai fini del fattore di usura. Per garantire l'assenza di discriminazioni, su queste tratte è concesso a tutti i treni il prezzo forfettario in funzione dell'usura. Il relativo elenco in futuro dovrà quindi essere pubblicato nell'allegato 1a OARF-UFT.

### **Articolo 19c – Abrogazione dello sconto ETCS**

Vedasi spiegazioni relative all'articolo 19 capoverso 3 lettera e.

### **Articolo 20a capoverso 3 – Estensione del supplemento per l'energia elettrica alla tratta Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg e adeguamento del metodo di calcolo per i valori di riferimento forfettari relativi all'energia elettrica**

Il supplemento del 25 per cento si applica anche sulla tratta non interoperabile a scartamento normale Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg per i veicoli che non misurano il proprio consumo di energia elettrica.

Il metodo di calcolo dei valori di riferimento forfettari nell'allegato 5 OARF-UFT è stato modificato e ora si calcolano, per ogni categoria di treno, sulla base della mediana dei valori misurati dalle FFS durante le corse in un arco di tempo di 12 mesi. Questo metodo, pur determinando prezzi dell'energia elettrica più bassi per le ITF, non comporta alcun deficit di copertura dei costi per i GI.

## **Articolo 22 – Revisione totale dell'articolo**

Le prestazioni supplementari si fondano in parte sull'infrastruttura di base di cui all'articolo 62 capoverso 1 Lferr (p. es. lo smistamento), ma in parte anche su altri impianti che dal punto di vista del finanziamento dell'infrastruttura non sono compresi nell'infrastruttura di base (art. 62 cpv. 2 Lferr). In virtù dell'articolo 62 capoverso 2 Lferr, tali impianti devono essere interamente finanziati dagli utenti; devono quindi essere fatturati i costi completi. Per rendere trasparente la distinzione tra prestazioni supplementari a costi marginali e a costi completi, l'articolo viene riformulato e strutturato di conseguenza. Dall'introduzione dell'accesso alla rete, una parte delle prestazioni supplementari dell'infrastruttura di base è fatturata secondo prezzi di scarsità. Anche questo aspetto sarà ora definito in modo più chiaro.

## **Allegato 2 – Abrogazione dell'allegato 2**

L'allegato 2 viene abrogato e l'elenco delle tratte trasferito nel nuovo allegato 1a OARF-UFT. In futuro il concetto di «tronchi di confine» dovrà essere utilizzato esclusivamente per le autorizzazioni d'esercizio. Nell'Oferr saranno pertanto aggiunti un nuovo capoverso 8 e un nuovo allegato 8 per i tronchi di confine (progetto separato). L'espressione «tratta in prossimità del confine» continuerà a essere utilizzata per i certificati di sicurezza e ora anche per il prezzo di traccia.

### **2.2 Modifiche dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT) RS 742.122.4**

#### **Articolo 1 capoverso 5 – Trasferimento dell'elenco dei tronchi di confine dall'allegato 2 OARF al nuovo allegato 1a OARF-UFT**

L'elenco dei tronchi di confine nell'allegato 2 OARF è stato trasferito nell'OARF-UFT e a tale scopo è stato inserito un nuovo allegato 1a (cfr. spiegazione relativa all'articolo 19a capoverso 6 OARF).

#### **Articolo 3 capoverso 3 – Estensione del supplemento per l'energia elettrica alla tratta Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg**

Si tratta di una precisazione: la disposizione si applica alle tratte interoperabili e a quella non interoperabile Emmenbrücke-Hübeli (bif.) – Beinwil am See – Lenzburg.

#### **Articolo 3 capoverso 4 – Abolizione del supplemento per l'energia elettrica per i veicoli privi di freni rigenerativi**

Si tratta di una semplificazione: i valori di riferimento forfettari relativi al consumo di energia elettrica sono stati aggiornati e dal 2025 si applicheranno senza distinzioni per i veicoli con e senza freni rigenerativi. La quota di veicoli privi di freni rigenerativi e di misurazione dell'energia corrisponde a meno dell'1 per cento dell'intero volume di traffico e comprende veicoli datati che, nel medio termine, saranno messi fuori servizio e sostituiti con nuovi veicoli dotati di freni rigenerativi. Il supplemento per i veicoli che ne sono privi perderà dunque il suo effetto incentivante. Infine, i costi dell'energia elettrica sono già interamente coperti mediante il supplemento per i veicoli senza misurazione dell'energia (art. 20a cpv. 3 OARF).

#### **Articolo 4 – Abrogazione dello sconto ETCS**

Secondo l'articolo 19c capoverso 2 della vigente versione dell'OARF, del 1° gennaio 2021, lo sconto ETCS è concesso fino al 31 dicembre 2024. Non essendo prevista alcuna proroga, lo sconto viene stralciato.

### **Articolo 8 – Attribuzione delle tracce in caso di conflitti d'ordinazione**

Per l'attribuzione delle tracce è competente il SAT (cfr. art. 12c cpv. 2 lett. b OARF).

### **Articolo 9 – Vendita all'asta**

Per l'attribuzione delle tracce è competente il SAT (cfr. art. 12c cpv. 3 OARF).

### **Articolo 10 – Attribuzione delle tracce in caso di limitazioni temporanee della capacità per lavori di costruzione**

Nel titolo e nel capoverso 1 si tratta di uniformare i concetti: limitazioni della capacità secondo l'articolo 11b capoverso 2 OARF.

### **Articolo 10 capoverso 2 – Attribuzione delle tracce sulla base del piano di utilizzazione della rete**

Si tratta di specificare e armonizzare le regole per l'attribuzione delle tracce sulla base del PiUR. Questa regolamentazione esiste già nel PrUR relativo alla fase di ampliamento 2035 per l'allestimento dei PiUR.

### **Articolo 10 capoverso 3 – Adeguamento delle tracce già assegnate**

Viene precisato in modo esplicito che il SAT può adeguare le tracce già assegnate in caso di limitazioni della capacità non previste in via definitiva nel PiUR, ossia nei casi di cui ai capoversi 1 e 2.

### **Articolo 10a – Requisiti del servizio sostitutivo**

L'articolo viene rinominato in quanto una parte del contenuto viene stralciata.

Gli attuali capoversi 1 e 2 sono stralciati a seguito della modifica dell'articolo 11b capoverso 3 OARF.

### **Articoli 10b e 10d – Costi e importo forfettario in caso di limitazioni della capacità**

Si tratta di uniformare la terminologia: «limitazioni della capacità» secondo l'articolo 11b capoverso 2 OARF.

### **Articolo 10c – Indennizzo nel rimanente traffico**

Secondo il capoverso 1, nel traffico merci su tratte a scartamento normale, in caso di deviazioni su rotaia il GI versa all'ITF un indennizzo di 800 franchi per treno interessato, treni di servizio esclusi.

Analogamente, una deviazione in aree ferroviarie è soggetta a indennizzo se comporta una riduzione della lunghezza massima o del peso massimo del treno.

### **Articoli 11, 12 e 12a – Abrogazione di disposizioni transitorie obsolete**

Questi tre articoli o disposizioni transitorie non sono più validi e devono essere stralciati.

### **Allegato 1a – Nuovo allegato con l'elenco delle tratte in prossimità del confine per la forfettizzazione del prezzo di base in funzione dell'usura**

L'allegato 1a si applica solo in relazione al prezzo di traccia e solo per la forfettizzazione del prezzo di base in funzione dell'usura (cfr. ulteriori informazioni nelle spiegazioni relative all'all. 2 OARF).

## **Allegato 1a<sup>bis</sup> – Cambio di designazione**

L'attuale allegato 1a viene rinominato in allegato 1a<sup>bis</sup>.

## **Allegato 5 – Abolizione del forfait per l'energia elettrica per veicoli privi di freni rigenerativi**

I valori di riferimento forfettari relativi al consumo di energia elettrica sono stati aggiornati sulla base dei valori mediani misurati e si applicano ora senza distinzioni per i veicoli con e senza freni rigenerativi (cfr. art. 3 cpv. 4 OARF-UFT e art. 20a cpv. 3 OARF per ulteriori spiegazioni).

### **2.3 Revisione totale dell'ordinanza sugli orari (OOra) RS 745.13**

L'ultima rielaborazione dell'OOra risale al 2020. A seguito dello spostamento di un articolo e degli adeguamenti linguistici che interessano oltre la metà degli articoli, viene effettuata una revisione totale. L'orario rimane ancora oggi un pilastro importante dei trasporti pubblici svizzeri. Gli strumenti per l'allestimento e la fornitura dei dati relativi agli orari si sono ulteriormente evoluti negli ultimi anni e l'ordinanza viene integrata in singoli punti.



### **Articolo 1 Campo d'applicazione e adeguamento del termine «impresa»**

Non sono necessarie modifiche per quanto riguarda l'oggetto e il campo d'applicazione. Ad esempio, l'articolo 1 capoverso 1 lettera b può essere applicato agli impianti a fune con autorizzazione cantonale, mentre l'articolo 1 capoverso 2 si applica agli impianti a fune accessibili solo agli sciatori.

Nell'ambito della revisione della LTV «impresa di trasporto» non viene più utilizzata. Di conseguenza, tale espressione deve essere sostituita con «impresa» in tutto il corpo dell'OOra.

### **Articolo 2 Procedura d'orario più flessibile e adeguamento dell'espressione «periodo d'orario»**

Sono in atto sforzi per ridurre o rendere più flessibili i periodi d'orario. Rappresentanti sia del traffico locale sia del traffico viaggiatori internazionale si dicono favorevoli a un progressivo passaggio alla pianificazione a finestra mobile. Una formulazione aperta consentirà all'UFT di adeguare i periodi d'orario ai cambiamenti anche in futuro. La questione di principio su vantaggi e svantaggi del passaggio dall'allestimento dell'orario alla pianificazione a finestra mobile è stata trattata. Un'impostazione più flessibile nell'ambito del TTR apporterà benefici soprattutto nel traffico merci. Per quanto riguarda invece il traffico viaggiatori, l'UFT ritiene che i tempi non siano ancora maturi. Qui prevalgono infatti gli svantaggi legati all'informazione alla clientela, all'assenza di possibilità di coordinamento e alla mancanza di stabilità dell'esercizio.

Nell'ambito delle revisioni dell'OITRV e dell'OARF si continuerà a usare solo il concetto di «anno d'orario». L'OOra deve quindi essere modificata di conseguenza.

### **Articolo 3 Procedura**

Dall'ultima revisione, gli strumenti sono stati ulteriormente sviluppati. Oggi, invece della strategia in materia di traffico a lunga distanza, si allestisce il PiUR, che ha la sua base legale nell'OARF. Anche l'attribuzione provvisoria e definitiva delle tracce è disciplinata nell'OARF e viene attuata dal SAT. Gli strumenti qui indicati possono quindi essere stralciati.

Poiché i ruoli dei diversi attori hanno subito un'evoluzione, è necessario che i servizi coinvolti si coordinino maggiormente tra loro con cadenza annuale. Secondo l'[articolo 11 capoverso 1 OARF](#), l'attribuzione ordinaria delle tracce si svolge in maniera coordinata con la procedura per allestire l'orario. L'UFT fissa le scadenze per la richiesta delle tracce e la procedura d'attribuzione, applicando lo schema previsto dalle [disposizioni europee](#), unitamente a quelle per la procedura di allestimento dell'orario. Ogni anno, l'UFT pubblica le scadenze vigenti alla pagina [Procedura per l'orario ufficiale \(admin.ch\)](#).

#### **Articolo 4 Stralcio dello strumento della strategia in materia di traffico a lunga distanza**

Negli ultimi anni, la strategia in materia di traffico a lunga distanza non è più stata attuata e al suo posto si sono affermati il PrUR e i PiUR, che servono a garantire pari diritti di circolazione (tracce) per il traffico merci e viaggiatori sulla rete ferroviaria svizzera. Essi comprendono anche il traffico svizzero a lunga distanza e quello internazionale.

Nell'ambito della consultazione degli uffici sul PrUR (basata sulle fasi di ampliamento concluse, nelle quali il Consiglio federale stabilisce il numero minimo di tracce da garantire), l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC) può prendere posizione in merito alle principali modifiche dell'orario nel traffico ferroviario.

I Cantoni possono prendere posizione sui PiUR nel quadro della procedura di consultazione nel settembre di rispettivamente uno, due e sei anni prima del cambiamento d'orario (p. es. nel settembre 2023 sui PiUR 2025, 2026 e 2030).

Tutti gli attori trovano gli adeguamenti del progetto d'orario nel mese di maggio precedente ogni cambiamento d'orario. Quest'ultimo riguarda ora l'intero traffico viaggiatori soggetto a concessione.

#### **Articolo 5 Progetto d'orario**

A seguito dell'adeguamento dell'articolo 3 OORA (Procedura), questo articolo dev'essere adeguato in funzione della nuova procedura.

Le imprese di cui all'articolo 1 capoverso 1 OARF allestiscono il progetto d'orario tenendo conto del PiUR. Questo articolo supplementare serve a garantire la coerenza tra i diversi strumenti. Anche se le tracce sono attribuite in maniera definitiva solo in estate, il progetto d'orario allestito in primavera deve orientarsi in misura determinante al PiUR.

#### **Articolo 6 Spostamento dello strumento dell'orario definitivo all'articolo 7 OORA**

Considerata la sequenza del processo, l'articolo dopo quello relativo al coordinamento è introdotto come nuovo articolo 7 OORA.

L'attribuzione definitiva delle tracce trova la sua base legale nell'OARF. Il relativo rimando dev'essere stralciato.

L'orario eventualmente adeguato a causa di modifiche intercorse durante il periodo di validità, interruzioni dell'esercizio pianificabili o impreviste o altre deroghe dall'orario è vincolante. Gli articoli 12, 13 e 14 devono essere integrati di conseguenza.

#### **Articolo 7 Chiarimento del concetto per la consultazione degli ambienti interessati**

Il concetto di consultazione ha sempre ingenerato confusione. I cittadini pensavano di avere un diritto di ricorso. Ma non è così. La cittadinanza e gli ambienti interessati possono informarsi nel corso della procedura relativa ai cambiamenti d'orario e condividere le loro riflessioni in modo da migliorare

l'offerta ed eliminare eventuali errori di pianificazione. È questo il caso, ad esempio, delle coincidenze rese possibili spostando l'orario di alcuni minuti.

### Articolo 8 Coordinamento

Il coordinamento è successivo al progetto. L'allestimento dell'orario definitivo avviene in base alle richieste dei committenti e alle indicazioni dell'UFT, dei Cantoni, UDSC e del SAT. In tale contesto si deve tenere conto dei pareri degli ambienti interessati (nuovo art. 5 OORA).

### Articolo 9 Ulteriore evoluzione dei principi sulla base degli sviluppi tecnici

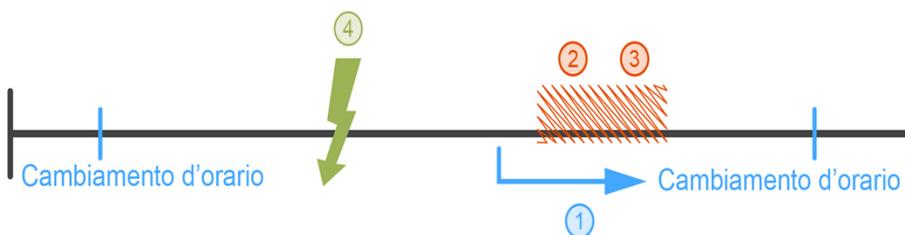
Con l'avvento della digitalizzazione non è più necessaria alcuna deroga per le linee del traffico locale e le offerte senza funzione di collegamento. Oggi tutti gli orari per i sistemi di informazione elettronici possono essere trasmessi a un ente corrispondente. La prima parte dell'articolo 9 capoverso 2 OORA (nuovo art. 8 cpv. 1 OORA) può dunque essere stralciata.

### Articolo 11 Modifica dell'orario durante il periodo di validità

Con l'avvento della digitalizzazione e l'introduzione del compito sistemico Informazione alla clientela, la trasmissione dei dati relativi all'orario modificato ai sistemi di informazione elettronici è indispensabile e dev'essere integrata di conseguenza nell'OORA.

In determinate circostanze, gli orari possono o devono essere adeguati anche nel corso dell'anno, ossia durante l'anno d'orario. La stabilità dell'orario comunicato è un punto di forza dei TP svizzeri e dev'essere mantenuta.

Tali modifiche effettuate nel corso dell'anno d'orario rimangono in vigore fino al successivo cambiamento d'orario. Nel grafico, questa fattispecie equivale al caso 1.



① Modifica dell'orario durante il periodo di validità

② ③ Interruzioni dell'esercizio previste

④ Interruzioni dell'esercizio impreviste (segnatamente in caso di calamità naturali o incidenti)

### Articolo 12 Interruzioni dell'esercizio pianificabili

Questo articolo viene ora suddiviso in due articoli (con l'aggiunta del nuovo art. 13), in cui si differenzia tra interruzioni dell'esercizio pianificabili e impreviste. Le prime, dovute ad esempio a lavori di costruzione, che non possono essere riprodotte nell'orario annuale, sono raffigurate nel grafico che precede come casi 2 e 3. Il nuovo articolo 13 è riprodotto nel caso 4: l'evento non poteva essere pianificato o previsto (segnatamente in caso di calamità naturali o incidenti).

Con l'avvento della digitalizzazione e l'introduzione del compito sistemico Informazione alla clientela, la trasmissione ai sistemi di informazione elettronici è indispensabile in entrambi i casi.

### **Articolo 13 Altre deroghe all'orario nei sistemi**

Con l'avvento della digitalizzazione e l'introduzione del compito sistemico Informazione alla clientela, è possibile trasmettere dati in tempo reale e comunicare altre deroghe all'orario. L'UFT può esonerare le imprese dall'obbligo di trasmissione all'ente designato dall'UFT. Tale esonero è accordato ad esempio alle imprese che non dispongono di risorse pubbliche o non adempiono le condizioni tecniche. Una deroga può anche essere temporanea, fino alla registrazione di nuovi sistemi.