



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dei trasporti UFT**  
Divisione Finanziamento

Ufficio federale dei trasporti, 20 ottobre 2015

---

# **Adeguamento delle ordinanze concernenti la concezione globale del traffico merci sull'intero territorio nazionale**

## Rapporto esplicativo per l'indagine conoscitiva

---

N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

## Indice

1. Premessa .....	3
2. Commenti alle singole disposizioni.....	6
2.1 Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci .....	6
2.2 Modifiche dell'ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti dell'UFT .....	30
2.3 Modifiche dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie .....	30
2.4 Modifiche dell'ordinanza del 6 marzo 2005 sul traffico pesante .....	31
2.5 Modifiche dell'ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza .....	33
2.6 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune.....	33
2.7 Ordinanza del 31 ottobre 2012 sui mezzi di contenimento per merci pericolose (OMCont; 930.111.4) .....	33



## 1. Premessa

Il 30 aprile 2014 il Consiglio federale ha adottato e trasmesso alle Camere federali il messaggio concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci (14.036). Il progetto, approvato dal Parlamento il 25 settembre 2015, prevede una concezione globale per il promovimento del traffico merci sull'intero territorio nazionale. Con la revisione totale della legge sul trasporto di merci, la legge federale del 5 ottobre 1990 sui binari di raccordo ferroviario (LBR; RS 742.141.5) e la previgente legge federale del 19 dicembre 2008 sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (legge sul trasporto di merci, LTM; RS 742.41) vengono concentrate in un'unica legge. Il progetto prevede inoltre modifiche della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin; RS 725.116.2), della legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr; 741.01) e della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101).

Il progetto è strettamente correlato al progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), che insieme agli adeguamenti delle pertinenti ordinanze entrerà in vigore il 1° gennaio 2016. Pertanto, le decisioni relative alla revisione totale della LTM, e insieme ad esse gli adeguamenti di ordinanza, dovranno essere posti in vigore il 1° luglio 2016, ossia il più presto possibile.

### Oggetto della presente consultazione

A seguito della revisione totale della LTM, viene sottoposta a revisione totale anche la pertinente ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (ordinanza sul trasporto di merci, OTM; RS 742.411). Sulla scorta della revisione totale è prevista anche l'abrogazione dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia (OPTMe; RS 740.12) e dell'ordinanza del 26 febbraio 1992 sui binari di raccordo (OBR; RS 742.141.51) e la loro integrazione in una nuova «ordinanza sul trasporto di merci» («nOMT»). Le disposizioni della previgente OTM (RS 742.411) vengono definitivamente abrogate, ad eccezione delle disposizioni sul trasporto di merci pericolose.

In questo contesto è inoltre previsto un adeguamento delle seguenti ordinanze: ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti (ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, OseUFT; RS 742.102); ordinanza del 4 novembre 2009 sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie (RS 531.40); ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS 641.811); ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS; RS 741.622); ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD; RS 742.412); ordinanza del 31 ottobre



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

2012 concernente l'immissione in commercio e la sorveglianza sul mercato di mezzi di contenimento per merci pericolose (ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose, OMCont; RS 930.111.4).

*Panoramica degli adeguamenti d'ordinanza proposti con la presente indagine conoscitiva*

Tutte le ordinanze che attualmente poggiano sulla vigente LTM o sulla LBR devono essere rivedute, poiché dopo la revisione totale della LTM dipenderanno da una nuova base legale. Sulla scia di questi adeguamenti di carattere formale, nei testi delle ordinanze vengono proposte, per quanto utile o necessario, anche modifiche materiali.

	<b>Ordinanza</b>	<b>Breve commento</b>	<b>Capitolo</b>
1	Ordinanza del 4 novembre 2009 sul promozione del trasporto di merci per ferrovia (OPTMe; RS 740.12)	Revisione totale; le tre ordinanze vengono abrogate e il loro contenuto viene concentrato in una «nuova» ordinanza sul trasporto di merci.	2.1
2	Ordinanza del 26 febbraio 1992 sui binari di raccordo (OBR; RS 742.141.51)		2.1
3	Ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (ordinanza sul trasporto di merci, OTM; RS 742.411)		2.1
4	Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti (ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, OseUFT; RS 742.102)	Adeguamento della formulazione, poiché l'UFT non emana più decisioni d'assegnazione. L'ammontare degli emolumenti rimane invariato.	2.2
5	Ordinanza del 4 novembre 2009 sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie (RS 531.40)	Adeguamento nell'ingresso e sostituzione di un'espressione in tutta l'ordinanza.	2.3
6	Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS 641.811)	L'autorità d'esecuzione dell'OTTP è l'AFD. Trattandosi di adeguamenti di natura politica previsti nell'ambito della concezione globale volta a incentivare il traffico	2.4



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

		merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, le modifiche in questo contesto vengono proposte dall'UFT.	
7	Ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS; RS 741.622)	Queste tre ordinanze riguardanti le merci pericolose si basano sulla previgente LTM. Dato che questa subirà una revisione totale, nell'ingresso delle ordinanze in questione occorre inserire il pertinente articolo della nuova LTM; in parte vengono anche adottati piccoli adeguamenti materiali.	2.5
8	Ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD; RS 742.412)		2.6
9	Ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente l'immissione in commercio e la sorveglianza sul mercato di mezzi di contenimento per merci pericolose (ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose, OMCont; RS 930.111.4)		2.7

*Delimitazione rispetto all'indagine conoscitiva dell'UFT in corso sul programma e sui piani di utilizzazione della rete*

Il progetto di revisione totale della legge sul trasporto di merci prevede tra l'altro anche alcune modifiche della Lferr.

Con i nuovi strumenti (programma e piani di utilizzazione della rete) la Confederazione intende provvedere a una ripartizione sensata delle capacità disponibili della rete ferroviaria tra i gruppi di utenti del traffico viaggiatori e del traffico merci e a un'opportuna utilizzazione di tali capacità. Ciò richiede adeguamenti dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF) e dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122).

Dato che tali adeguamenti d'ordinanza toccano cerchie in parte diverse o allargate (in particolare anche gestori di infrastrutture e imprese di trasporto concessionarie), essi sono oggetto di un'indagine conoscitiva distinta. Tuttavia, i due dossier dovranno possibilmente essere portati avanti contemporaneamente lungo il processo da percorrere fino all'entrata in vigore.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

### Basi legali

- Il messaggio del 30 aprile 2014 concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci, che fa da fondamento ai qui proposti adeguamenti, è disponibile in Internet al seguente indirizzo: <https://www.admin.ch/opc/it/federal-gazette/2014/3253.pdf>
- Legge federale del 25 settembre 2015 sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (legge sul trasporto di merci, LTM): <https://www.admin.ch/opc/it/federal-gazette/2015/5993.pdf>

## **2. Commenti alle singole disposizioni**

### **2.1 Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci**

I più importanti adeguamenti tratteggiati nella presente indagine conoscitiva derivano dalla revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM). Quest'ultima comprende ora anche disposizioni che in precedenza rientravano nella LBR. Gli adeguamenti normativi vengono concretizzati principalmente nell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM). Come l'omonima legge, anche questa ordinanza viene sottoposta a una revisione totale.

L'OPTMe, l'OBR e l'OTM vengono abrogate. Le disposizioni che rimangono vengono concentrate in un'unica nuova ordinanza e completate con nuove disposizioni risultanti dalla nuova LTM, totalmente riveduta. In aderenza al titolo di quest'ultima, la nuova ordinanza sarà denominata ordinanza sul trasporto di merci (OTM). La struttura della nuova ordinanza rispecchia la struttura della LTM totalmente riveduta e si articola nei seguenti capitoli:

- |            |  |
|------------|--|
| Sezione 1: | Disposizioni generali  |
| Sezione 2: | Contributi d'investimento  |
| Sezione 3: | Contributi d'esercizio   |
| Sezione 4: | Contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia         |
| Sezione 5: | Contributi d'investimento e d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati                  |
| Sezione 6: | Concessione del raccordo, pianificazione e costruzione di binari di raccordo                               |
| Sezione 7: | Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo  |
| Sezione 8: | Deroghe dalle prescrizioni concernenti la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di binari di raccordo |
| Sezione 9: | Responsabilità per i binari di raccordo  |



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Sezione 10: Vigilanza sui binari di raccordo

Sezione 11: Disposizioni finali

Tutte le disposizioni sono compatibili con l'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri).

## **Sezione 1: Disposizioni generali**

### **Art. 1** Oggetto

L'ordinanza contiene in particolare le disposizioni d'esecuzione della LTM totalmente riveduta.

### **Art. 2** Definizioni

Lett. c.

Secondo la definizione legale contemplata all'articolo 2 lettera c OTM, i binari di raccordo sono i binari che non appartengono né all'infrastruttura né alle imprese ferroviarie ai sensi della Lferr né alle ferrovie. Salvo riferimento esplicito all'applicabilità della legislazione ferroviaria, questi binari sono esclusi dal campo d'applicazione della Lferr. L'articolo 2 lettera c OTM prevede inoltre che per essere assoggettato all'ordinanza il binario deve servire esclusivamente al trasporto di merci.

Alcuni casi particolari, quali ad esempio i binari che servono a collegare depositi di società ferroviarie storiche non concessionarie, erano sinora trattati come binari di raccordo come soluzione provvisoria. Ora questi binari fanno parte delle ferrovie (art. 62 cpv. 3 Lferr).

I binari possono essere raggruppati in cinque categorie:

- binari che fanno parte dell'infrastruttura (art. 62 cpv. 1 e 2 Lferr);
- binari che fanno parte delle ferrovie, ma non dell'infrastruttura (art. 62 cpv. 3 Lferr);
- binari di raccordo;
- binari sottoposti alla legge militare<sup>1</sup>;
- altri binari che rientrano nella competenza dei Cantoni.

La definizione di binario di raccordo comprende non solo i binari di per sé, ma anche i pertinenti impianti, quali ad esempio linee di contatto e impianti di sicurezza e manufatti (ad es. ponti).

---

<sup>1</sup> RS 510.10



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Gli scambi di raccordo, contrariamente agli scambi di sicurezza, fanno ora parte dell'infrastruttura ferroviaria (cfr. art. 26 cpv. 2 LTM).

### **Art. 3** Trasporto di merci pericolose

Questa disposizione corrisponde, a livello di contenuto, all'articolo 1 dell'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia, che sarà abrogata nell'ambito della revisione totale dell'OTM.

## **Sezione 2: Contributi d'investimento**

### **Art. 4** Contributi e mutui

Questo articolo definisce i principi applicabili alla concessione di contributi e mutui in virtù dell'articolo 8 LTM. In Svizzera vengono accordati soltanto contributi a fondo perso, mentre per gli impianti all'estero possono essere concessi anche mutui rimborsabili senza interessi.

Il criterio per la valutazione oggettiva dell'importanza di un impianto all'estero è rappresentato dal contributo dell'impianto al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia ai sensi della legge del 19 dicembre 2008<sup>2</sup> sul trasferimento del traffico merci in quanto obiettivo rilevante sotto il profilo della politica dei trasporti. In base a questa classificazione, le risorse vengono accordate come mutui rimborsabili senza interessi, contributi a fondo perso o una combinazione delle due forme di sovvenzionamento.

#### Cpv. 3

Per la Confederazione, è di fondamentale interesse che i mutui accordati attingendo a risorse federali per impianti di trasbordo del traffico combinato all'estero vengano rimborsati. Questo imperativo comporta la necessità di garanzie a concorrenza del rischio, ragion per cui i mutui concessi dalla Confederazione a titolo di contributi d'investimento nell'ambito della presente ordinanza vengono accordati e versati soltanto a fronte di adeguata garanzia, come del resto già previsto dalla vigente prassi.

La nuova disposizione introduce al tempo stesso la possibilità di esigere un pegno immobiliare o una garanzia bancaria anche per i contributi a fondo perso. Questa soluzione sottolinea l'importanza e l'interesse, per la Confederazione, di poter contare su un esercizio continuativo e sostenibile degli

---

<sup>2</sup> Legge federale del 19 dicembre 2008 concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (legge sul trasferimento del traffico merci, LTrasf; RS 740.1).





N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

impianti. Per essere accettate, le garanzie bancarie all'estero devono essere costituite presso un istituto bancario con rating AA o superiore e il foro competente deve essere quello di Berna.

Cpv. 4

A causa del loro particolare inserimento nell'infrastruttura del traffico rispetto ai comuni impianti di trasbordo del traffico combinato o ai binari di raccordo, gli impianti portuali meritano regole specifiche. Pertanto, per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato possono essere concessi soltanto mutui rimborsabili condizionatamente, in deroga al principio previsto al capoverso 1.

Invece del rimborso, esiste la possibilità di convertire i mutui della Confederazione in capitale proprio. In tal modo la Confederazione diverrebbe comproprietaria dei Porti Renani Svizzeri, soluzione che terrebbe conto dell'importanza nazionale di queste infrastrutture portuali.

## **Art. 5** Condizioni

Cpv. 1

I volumi minimi da trasportare secondo l'ordinanza per ottenere mezzi finanziari a favore di un binario di raccordo corrispondono ai dettami attualmente previsti dalla vigente OBR. L'entità di questi valori soglia ha dato buone prove. Per garantire la massima certezza pianificatoria possibile, tali volumi devono essere mantenuti a livello di ordinanza.

Gli impianti privati destinati all'approntamento di treni per il passaggio da binari di raccordo o terminali all'infrastruttura ferroviaria generale possono beneficiare di contributi d'investimento soltanto eccezionalmente in casi motivati. Di regola, gli impianti per l'approntamento dei treni appartengono all'infrastruttura ferroviaria pubblica e devono essere realizzati con gli strumenti di finanziamento previsti a tal fine.

Una delle condizioni per ottenere qualsiasi aiuto finanziario consiste nella possibilità di principio di scegliere liberamente il vettore con cui effettuare un trasporto; in altri termini, sulla base di disposizioni di legge non deve essere (in pratica) escluso o imposto un determinato vettore di trasporto, come potrebbe succedere nel caso delle merci pericolose: il trasporto su strada di sostanze radioattive, ad esempio, è severamente limitato a causa della classificazione delle tratte o delle merci o addirittura vietato su certe tratte.

Inoltre, per certi progetti edilizi, la licenza di costruzione impone come onere di effettuare su rotaia i relativi trasporti. Neanche questi progetti adempiono le condizioni per una partecipazione della Confe-



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

derazione, poiché consistono semplicemente in un'attività edilizia temporanea invece che in una conversione duratura della logistica di un'impresa.

Cpv. 2

Ora viene fissato a livello di ordinanza un volume minimo da trasbordare anche per il cofinanziamento da parte della Confederazione di impianti di trasbordo TC o impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato. Il volume minimo corrisponde a 5 000 unità equivalenti a venti piedi (Twenty Foot Equivalent Units, TEU). Viene dunque adottata una misura standard utilizzata a livello internazionale per il conteggio di container ISO di diverse dimensioni e per descrivere la capacità di carico. Stabilendo che questo volume minimo deve essere trasbordato «tra mezzi di trasporto», la disposizione include espressamente anche gli impianti che convogliano nuovamente su rotaia i container forniti per ferrovia (funzione di gateway, ossia di terminale di transito, ad es. nel traffico d'importazione ed esportazione). Al tempo stesso, la formulazione adottata circoscrive le quantità computabili nel calcolo del volume minimo ai soli trasbordi effettivi tra mezzi di trasporto, escludendo i trasbordi a scopo di immagazzinamento.

Cpv. 3 e 4

I principi secondo cui il richiedente deve partecipare con mezzi propri all'investimento e deve anche concedere un accesso non discriminatorio agli impianti corrispondono a quanto già previsto dalle disposizioni d'ordinanza sinora vigenti. Nuova è invece la possibilità di deroga al principio dell'accesso non discriminatorio concessa per i piccoli progetti, che in genere servono soprattutto a processi logistici interni alle imprese; le deroghe concesse comportano però una riduzione dell'aiuto finanziario.

La disposizione prevista alla lettera c serve a garantire che i contributi d'investimento per impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti vengano erogati soltanto a imprese autonome. Tale condizione non sarebbe adempiuta ad esempio nel caso di una mera associazione di diversi attori. Quando si tratta di impianti di trasbordo di importanza nazionale, e di investimenti di corrispondente entità, è fondamentale che la responsabilità sia assunta da un'impresa autonoma. La separazione organica, con un proprietario autonomo dell'impianto di trasbordo TC, agevola l'applicazione e la verifica del principio di non discriminazione (nessuna possibilità di compensazione interna delle prestazioni) e crea la necessaria trasparenza riguardo a prezzi e altre condizioni praticate, tanto nei confronti dei clienti quanto del sovvenzionatore.

Cpv. 5

I progetti d'investimento in impianti di trasbordo TC la cui realizzazione iniziale è già stata sussidiata dalla Confederazione in virtù del diritto sinora vigente possono essere considerati soltanto in misura limitata nell'ambito di progetti di ammodernamento. Questi costi di ammodernamento sono di principio



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

a carico del proprietario dell'impianto. I fondi stanziati dalla Confederazione non sono destinati a finanziare la manutenzione ordinaria degli impianti. In via eccezionale, tuttavia, possono essere concessi fondi se si tratta di ammodernamenti che comportano un aumento effettivo delle prestazioni.

#### **Art. 6** Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti

La concessione dei contributi è vincolata a oneri, i quali, secondo l'articolo 8 LTM, devono garantire in particolare l'accesso non discriminatorio agli impianti. Questo principio è già previsto dall'attuale normativa, ma la nuova disposizione lo definisce concretamente a livello di ordinanza.

Alle lettere a-d vengono definite regole unitarie per l'attribuzione delle capacità, la fornitura di servizi e la pubblicazione, fissando chiaramente gli obblighi dei proprietari e gestori d'impianto circa le modalità e l'indennizzo per tutti gli impianti cofinanziati dalla Confederazione.

#### **Art. 7** Costi computabili

I costi computabili e non computabili vengono strutturati sistematicamente secondo un ordine chiaro.

##### Cpv. 1

La distinzione tra binari di raccordo e impianti di trasbordo TC risulta dalla funzione specifica di questi impianti. Lo scopo principale degli impianti di trasbordo TC è il trasporto di merci, mentre i binari di raccordo fanno sempre parte di un impianto più vasto che non serve esclusivamente al trasporto di merci. Nel caso dei binari di raccordo deve essere finanziata soltanto la parte necessaria esclusivamente per il trasporto di merci e che non può servire ad altri scopi.

##### Cpv. 2

Le misure che in quanto parte di un progetto edilizio comportano altri vantaggi per il richiedente o per terzi possono ad esempio consistere in un sottopassaggio ferroviario o in una rotatoria stradale. In questi casi è logicamente corretto che i relativi costi vengano computati soltanto in parte nel calcolo degli aiuti finanziari della Confederazione.

##### Cpv. 3

Il capoverso 3 contiene un'enumerazione non esaustiva dei costi non computabili. Rimane dunque il margine necessario per escludere determinati elementi di costo dai costi computabili nel caso specifico, purché si tratti di elementi che non rientrano esplicitamente nel novero dei costi computabili secondo i capoversi 1 e 2.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

#### Cpv. 4

Questa disposizione corrisponde all'odierna prassi. Ci si potrebbe trovare di fronte a un simile caso eccezionale in particolare se il richiedente fosse *costretto* ad acquistare il terreno, ad esempio se occorresse trovare nuove ubicazioni per i terminali dell'autostrada viaggiante lungo l'asse del Gottardo. La computabilità dei costi di acquisizione del terreno potrebbe essere indicata anche per impedire la discriminazione di progetti per i quali occorre acquistare terreno rispetto ai progetti realizzati in diritto di superficie. L'assunzione dei costi di acquisizione del terreno non deve però creare incentivi sbagliati, incoraggiando ad esempio la vendita di fondi da una società madre a una filiale. In un caso del genere i costi di acquisizione del terreno non sarebbero computabili.

#### Cpv. 5

L'analisi sistematica dei singoli elementi di costo rispetto ai costi globali serve anzitutto a garantire l'efficienza dei sussidi nel caso concreto. Al tempo stesso, il confronto con altri progetti analoghi assicura eventualmente la possibilità, prima che venga emanata la decisione di assegnazione, di fissare il contributo federale (vale a dire di ridurlo) in modo che corrisponda alla media.

#### **Art. 8** Calcolo

Gli importi massimi degli aiuti federali sono stabiliti nella LTM e in questa disposizione vengono ripetuti per scrupolo di trasparenza.

L'entità di un aiuto finanziario nel caso concreto è fissata dall'UFT in base a una griglia di valutazione che va definita dettagliatamente in modo unitario. I criteri definiti a livello di legge (obiettivi della politica in materia di trasporti, energia e ambiente, criteri economici, vantaggi per terzi e rispetto della concezione di cui all'articolo 3 LTM) vengono concretizzati a livello di ordinanza. La Confederazione è disposta ad accordare il massimo dei contributi per un progetto soltanto se questi criteri sono soddisfatti. Essi consentono di calcolare e limitare i contributi in modo oggettivamente corretto e pertanto è possibile rinunciare agli importi massimi per tonnellata trasbordata all'anno o per metro di binario sinora previsti dalla vigente OBR, poiché l'efficienza degli investimenti viene valutata nel singolo caso applicando i criteri summenzionati.

#### Cpv. 4

I vantaggi che un progetto genera per terzi vengono considerati nel calcolo dell'aiuto finanziario e possono comportare una riduzione del contributo federale per fare in modo che esso rientri nei limiti massimi previsti dalla legge. Il Consiglio federale si aspetta che i terzi avvantaggiati da un progetto partecipino adeguatamente ai costi d'investimento. Si pensi ad esempio al caso del trasferimento di un impianto del traffico merci, come quello in programma a Basilea. In termini di sviluppo urbano, la



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

città e il Cantone ne trarranno notevoli vantaggi e quindi sarebbe inammissibile che i terzi avvantaggiati non fossero coinvolti nel finanziamento.

#### **Art. 9** Ordine di priorità

Le priorità nell'impiego delle risorse finanziarie disponibili sono stabilite secondo gli attuali obiettivi della politica svizzera dei trasporti. Di conseguenza, l'adempimento del mandato costituzionale che impone di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia (art. 84 Cost.) gode della massima priorità.

Seguono, in secondo rango, gli impianti importanti del traffico merci contemplati nella concezione di cui all'articolo 3 LTM realizzati in coordinamento con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, quindi la costruzione e l'ampliamento di binari di raccordo e di altri impianti di trasbordo TC e da ultimo i progetti di ammodernamento.

#### **Art. 10** Domanda

In questa disposizione sono elencati i documenti da presentare all'UFT nell'ambito di una domanda per la concessione di aiuti finanziari.

La norma distingue tra progetti con un volume di investimenti non superiori a 5 milioni di franchi (cpv. 3) e progetti con un volume di investimenti superiore a questa cifra (cpv. 4). Gli importi menzionati nella disposizione vengono espressamente riferiti al volume totale dell'investimento, poiché il contributo a carico della Confederazione può essere calcolato soltanto dopo l'esame della domanda.

La distinzione in due categorie in base al volume totale degli investimenti è intesa a rendere manifesto che per le domande secondo il capoverso 3 può bastare un esame sommario, mentre per gli investimenti secondo il capoverso 4 l'esame è approfondito e può essere indispensabile ad esempio un calcolo di redditività.

#### **Art. 11 - 13** Assegnazione, versamento, esigibilità

Questi articoli disciplinano le procedure e le competenze attinenti all'assegnazione, al versamento e all'esigibilità degli aiuti finanziari. Le disposizioni si ispirano ai vigenti articoli e rappresentano la prassi in uso.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

#### **Art. 14** Restituzione

Cpv. 1 e 2

Per quanto riguarda le regole applicabili alla restituzione, la nuova ordinanza introduce alcune precisazioni rispetto alle disposizioni attualmente previste all'articolo 23 OBR e all'articolo 11 OPTMe. Sostanzialmente, viene fatta una distinzione tra restituzione integrale e restituzione proporzionale.

La restituzione integrale viene chiesta se dopo l'ottenimento dell'aiuto finanziario un binario di raccordo o un impianto di trasbordo TC non è stato affatto utilizzato.

La Confederazione accorda aiuti finanziari affinché i trasporti interessati vengano effettuati durevolmente su rotaia. È dunque oggettivamente corretto che i fondi erogati vengano restituiti se un impianto non viene più utilizzato. Mentre il capoverso 1 disciplina i casi in cui nei primi cinque anni gli impianti non vengono affatto utilizzati, il capoverso 2 riguarda le fattispecie in cui si rinuncia all'utilizzo dell'impianto soltanto in seguito, dopo una fase iniziale di esercizio.

Nel caso della restituzione proporzionale, è dunque oggettivamente corretto che si tenga conto dei volumi trasportati e della durata del periodo d'esercizio. In quest'ottica globale, l'accento viene posto sulla massima efficienza possibile nell'utilizzo dell'impianto durante il periodo di utilizzo considerato. In genere il calcolo della restituzione proporzionale si basa su un periodo di ammortamento di 20 anni.

Cpv. 3

Se nell'ambito del controllo dell'accesso non discriminatorio agli impianti sovvenzionati dalla Confederazione la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria constata l'esistenza di discriminazioni nella messa a disposizione di un impianto, la Confederazione può esigere la restituzione integrale o parziale dei contributi d'investimento erogati per l'impianto in questione.

Cpv. 4 e 5

Questi capoversi corrispondono alle disposizioni vigenti.

#### **Sezione 3: Contributi d'esercizio**

#### **Art. 15** Traffico combinato transalpino

Cpv. 1-4 e 6

Per il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento previsto dalla LTrasf, la Confederazione può adottare misure di promovimento, promuovendo in primo luogo il traffico combinato non accompagnato su



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

lunghe distanze (art. 8 LTrasf). Con il decreto federale del 19 giugno 2014 l'Assemblea federale ha aumentato il limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi (FF 2014 4693) e ha prolungato la sua durata sino alla fine del 2023.

Per ora, gli attuali contributi d'esercizio (indennità) per il trasporto di merci attraverso le Alpi vengono dunque mantenuti (cfr. art. 18 cpv. 1 lett. a nOTM). Di conseguenza, questo articolo disciplina la procedura di ordinazione con le relative scadenze, le modalità di presentazione delle offerte, i contenuti e le convenzioni. La nuova ordinanza riprende in larghissima misura le vigenti disposizioni (art. 13 segg. OPTMe).

Cpv. 5

La possibilità di prevedere un periodo pluriennale per l'offerta relativa all'autostrada viaggiante (trasporto di autocarri accompagnati) viene introdotta in considerazione della particolare situazione del mercato sul fronte dell'offerta, la quale impone un orizzonte pianificatorio più ampio rispetto alle altre forme di traffico combinato e al trasporto in carri completi isolati. Per gli investimenti in materiale rotabile speciale, ad esempio, non esiste un mercato dell'usato che consenta l'impiego ulteriore di questo materiale.

#### **Art. 16** Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni

Cpv. 1

In virtù dell'articolo 9 capoverso 1 LTM, la Confederazione ha la possibilità di partecipare alle ordinazioni dei Cantoni relative a prestazioni nel trasporto di merci. L'ordinazione si svolge sotto la responsabilità del Cantone. Soltanto i Cantoni sono in grado di valutare correttamente se nell'ottica regionale sia ragionevole o necessario ordinare o mantenere un'offerta non redditizia. Con ordinazioni mirate e l'appoggio della Confederazione, i Cantoni possono garantire un'offerta su misura in funzione dell'attuale situazione del mercato e delle particolarità regionali.

In questa disposizione vengono definite le modalità per l'inoltro delle relative offerte e i documenti necessari. Il presupposto fondamentale è che esista una decisione del Cantone interessato sul promovimento finanziario del trasporto di merci per ferrovia a livello cantonale.

Cpv. 2

In virtù dell'articolo 9 capoverso 1 LTM, per le offerte riguardanti la rete a scartamento normale la partecipazione federale non può superare l'importo del contributo cantonale. Per le ordinazioni di offerte riguardanti la rete a scartamento ridotto, invece, tale partecipazione può essere aumentata secondo la



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

chiave di ripartizione tra Confederazione e Cantone prevista dall'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16).

Cpv. 3

Per poter andare incontro alle preferenze dei Cantoni, la convenzione può avere una durata di uno o due anni, ma nelle convenzioni di durata biennale viene sempre prevista, per il secondo anno, una riserva relativa alla disponibilità dei fondi.

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

Nel valutare se occorre partecipare al promovimento di nuove offerte di trasporto di merci per ferrovia in fase di sviluppo, la Confederazione deve mettere in primo piano il criterio della continuità dell'offerta e dell'effettivo e duraturo trasferimento del traffico.

Pertanto, questa disposizione fissa espressamente un periodo massimo non prorogabile per il promovimento, esigendo inoltre che l'offerta di trasporto contribuisca a decongestionare la rete stradale svizzera (cpv. 1), ed esclude espressamente il promovimento di incrementi di volume non dovuti alla disponibilità di nuove offerte (cpv. 2).

Accordando i propri contributi, la Confederazione è disposta ad assumersi un determinato rischio, fatalmente legato al lancio di nuove offerte di trasporto. Gli obiettivi stabiliti ai capoversi 4 e 5 evidenziano tuttavia che in definitiva la responsabilità per il successo della nuova offerta deve essere assunta dall'impresa stessa. Conseguentemente, se i volumi effettivi trasportati sono inferiori di oltre il 20 per cento ai volumi previsti, l'aiuto finanziario può essere decurtato o il diritto all'aiuto decade addirittura integralmente se la nuova offerta di trasporto viene abbandonata anzitempo.

**Art. 18** Durata di validità dei contributi d'esercizio

Cpv. 1

Dato che i contributi d'esercizio vengono erogati per un periodo di diversa durata a seconda del tipo di trasporto e della fattispecie, per ragioni di trasparenza il capoverso 1 enumera le varie scadenze (durata di validità) che dipendono dalle pertinenti basi legali e, alla lettera a, dal carattere temporaneo dell'attuale limite di spesa per il promovimento del trasporto di merci per ferrovia attraverso le Alpi<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> FF 2014 4693





N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Cpv. 2 e 3

L'articolo 28 LTM limita al 31 dicembre 2027 la durata di validità dei contributi d'esercizio di cui all'articolo 9 LTM.

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

##### **Art. 19** Condizioni

Nella LTM sono state create le basi occorrenti per consentire alla Confederazione di partecipare alla realizzazione di innovazioni tecniche. Per rispettare gli obiettivi della LTM, possono essere concessi contributi d'investimento per innovazioni tecniche soltanto se esse consentiranno in seguito di trasportare merci in modo più efficiente o rispettoso delle risorse, se servono ad acquisire ulteriori conoscenze nell'ambito di applicazioni sperimentali o applicazioni pilota o se agevolano o accelerano i processi tecnici di migrazione per il passaggio a nuovi standard riconosciuti dagli operatori del settore e che devono essere attuati possibilmente in comune.

##### **Art. 20** Costi computabili

Le disposizioni contenute in questo articolo stabiliscono quali sono i costi rilevanti per la determinazione dell'ammontare del contributo. Siccome le prestazioni proprie per la realizzazione di applicazioni sperimentali o pilota o di migrazioni tecniche possono essere molto consistenti, sono computabili anch'esse, sempreché siano indispensabili. La menzione dei costi non computabili delimita gli investimenti meritevoli di essere promossi dalle spese da sostenere nell'ambito delle attività di ricerca e sviluppo per la realizzazione di innovazioni tecniche.

##### **Art. 21** Domanda

Affinché un progetto possa essere considerato come innovazione meritevole di essere promossa, la domanda per la concessione di contributi d'investimento deve comprovare l'esistenza di un'utilità duratura per il trasporto di merci su rotaia. Occorre inoltre illustrare che l'innovazione può essere realizzata soltanto se vengono concessi aiuti federali. I documenti menzionati all'articolo 21 devono consentire di valutare se il progetto merita di essere promosso. Trattandosi di innovazioni, e quindi di sviluppi futuri, la possibilità di principio di presentare una domanda deve essere formulata nel modo più generico possibile.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Cpv. 3

Per valutare adeguatamente il contesto, il valore e gli effetti di un'innovazione, prima di decidere in merito alla domanda l'UFT sente il settore interessato. Questo passo è inteso ad assicurare che l'utilità dell'innovazione non favorisca soltanto una singola impresa, ma comporti un vantaggio d'insieme per tutto il traffico merci ferroviario.

#### **Art. 22** Assegnazione

Cpv. 2

Per garantire per quanto possibile che la Confederazione promuova soltanto progetti con buone prospettive di successo, l'aliquota massima del contributo federale viene limitata al 60 per cento dei costi computabili.

Cpv. 3

Con questa disposizione si intende impedire che una stessa fattispecie possa beneficiare di più aiuti finanziari dei poteri pubblici.

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

#### **Art. 23**

Questo articolo descrive il promovimento finanziario concesso dalla Confederazione per il trasporto di veicoli stradali accompagnati.

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

#### **Art. 24** Concessione del raccordo

Questa disposizione si applica ai progetti di nuovo raccordo. Le condizioni alle quali il gestore dell'infrastruttura è tenuto a concedere il raccordo risultano dall'articolo 15 capoversi 1 e 2 LTM, mentre l'articolo 24 capoverso 2 OTM precisa a titolo complementare che su tronco aperto non vengono di regola concessi raccordi. La tutela giurisdizionale è retta dall'articolo 23 LTM.

#### **Art. 25** Contratto di raccordo

Nel contratto di raccordo, concluso tra il gestore dell'infrastruttura e i raccordati diretti in seguito alla decisione positiva di principio o a una decisione favorevole dell'UFT (art. 17 cpv. 1 LTM), devono es-



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

sere disciplinate in particolare le questioni che riguardano la costruzione, l'esercizio e la manutenzione. Su questi stessi punti devono essere regolati contrattualmente anche i rapporti con i raccordati a monte e a valle (cfr. art. 17. cpv. 3 LTM). La tutela giurisdizionale è retta dall'articolo 23 LTM.

#### **Art. 26** Modifica, smantellamento e chiusura temporanea

##### Cpv. 1

L'articolo 26 capoverso 1 OTM dispone che le modifiche dei dispositivi di raccordo devono essere annunciate al raccordato con preavviso di un anno, onde consentire a quest'ultimo di adottare le opportune disposizioni. Il preavviso è particolarmente importante se i lavori possono rendere temporaneamente inagibile il raccordo alla rete. Per modifica si intende in particolare anche l'ammodernamento dello scambio di raccordo. La disposizione stabilisce esplicitamente che eventuali cambiamenti risultanti dalla modifica del dispositivo devono essere regolati nel contratto di raccordo. Nell'ambito della propria attività di vigilanza, l'UFT constata regolarmente che l'aggiornamento dei contratti di raccordo viene trascurato.

##### Cpv. 2

Per motivi legati alla certezza del diritto, la disdetta del contratto di raccordo e lo smantellamento degli scambi di raccordo devono avvenire passo dopo passo. Il termine di disdetta di un anno consente al raccordato di adottare le misure che si impongono con la perdita del raccordo.

##### Cpv. 3

L'articolo 26 capoverso 3 OTM considera ad esempio i casi in cui lo scambio di raccordo esiste ancora ma non è più collegato/avvitato all'apparato centrale e quindi non è più percorribile. Potrebbe riguardare anche lavori di adeguamento sulla linea di contatto effettuati dal gestore dell'infrastruttura concedente, in seguito ai quali l'impianto diventa di fatto inutilizzabile per il raccordato che dispone soltanto di treni a trazione elettrica.

##### Cpv. 4

L'articolo 26 capoverso 4 OTM considera ad esempio i casi in cui lavori di costruzione o di manutenzione sulla rete impediscono al gestore dell'infrastruttura di manovrare i binari di raccordo.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

## **Art. 27** Partecipazione del raccordato ai costi

Cpv. 1 e 3

Secondo l'articolo 18 capoversi 3 e 4 LTM, la responsabilità finanziaria del dispositivo di raccordo, ossia in sostanza dello scambio di raccordo, incombe di principio al gestore dell'infrastruttura. L'articolo 18 capoverso 4 riserva comunque la possibilità, in caso di smantellamento del dispositivo di raccordo, di chiamare eventualmente il raccordato (diretto) a partecipare ai costi. Il capoverso 4 impone al raccordato di partecipare ai costi se lo smantellamento deriva da una sua richiesta o gli procura vantaggi.

In entrambi i casi, il raccordato deve assumersi soltanto una parte dei costi. Questa soluzione è oggettivamente corretta, poiché normalmente lo smantellamento del dispositivo di raccordo comporta vantaggi anche per il gestore dell'infrastruttura, ad esempio perché viene meno la necessità di procedere alla sua manutenzione.

In caso di contestazione, il computo dei vantaggi deve essere determinato dall'autorità competente. A questo riguardo ci si può ispirare ai principi sviluppati in applicazione dell'articolo 27 capoverso 1 Lferr.

Cpv. 2

Per evitare che il gestore dell'infrastruttura debba assumersi integralmente o in parte i costi di ammodernamento per dispositivi di raccordo su cui non transitano merci o per quelli su cui transita un volume di merci insufficiente, la nuova ordinanza prevede la possibilità di imporre al raccordato di partecipare ai costi dei «binari morti». La disposizione è intesa anche a impedire che il raccordato possa ottenere gratuitamente l'ammodernamento del dispositivo di raccordo e beneficiare comunque del valore aggiunto che esso genera per il suo fondo senza dover trasportare effettivamente sull'impianto il volume di merci per il quale è concesso il promovimento.

## **Art. 28** Principi applicabili alla pianificazione e alla costruzione

L'articolo 14 capoverso 1 LTM sancisce semplicemente l'applicabilità delle disposizioni tecniche e d'esercizio previste dalla legislazione sulle ferrovie alla pianificazione e alla costruzione dei binari di raccordo e al loro ammodernamento. La decisione circa le disposizioni in materia di sicurezza applicabili è invece delegata al Consiglio federale (art. 14 cpv. 3 LTM). In virtù di quest'ultima norma, l'articolo 28 capoverso 1 OTM stabilisce che la pianificazione e la costruzione di binari di raccordo sottostanno anche alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria (per l'essenziale nella Lferr, nell'Oferr<sup>4</sup> e nelle DE-Oferr<sup>5</sup>).

---

<sup>4</sup> Ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (ordinanza sulle ferrovie, Oferr), RS **742.141.1**

<sup>5</sup> Disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983 dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr), RS **742.141.11**



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

In particolare, per quanto riguarda i binari di raccordo, che pur non essendo impianti ferroviari in senso giuridico lo sono comunque in senso tecnico, devono essere considerati, oltre alle disposizioni della legislazione ferroviaria, anche le regole e lo stato della tecnica, e quindi potrebbero essere applicabili ad esempio le norme del Regolamento concernente la tecnica ferroviaria (Regelwerk Technik Eisenbahn, RTE) o le norme svizzere. Questo principio si desume anche dall'articolo 37 OTM, in virtù del quale i raccordati sono tenuti a procedere alla pianificazione e alla costruzione in modo conforme alle prescrizioni, in modo da consentire un esercizio sicuro dei loro impianti.

**Art. 29** Licenza di costruzione; verifica da parte dell'UFT

Cpv. 1

L'articolo 29 capoverso 1 OTM assoggetta a una verifica tecnica non solo la costruzione e la modifica di binari di raccordo, i quali secondo la definizione legale comprendono anche i pertinenti impianti, ma anche le opere e gli impianti che si trovano sopra, sotto e vicino a binari di raccordo e che potrebbero compromettere la sicurezza dell'esercizio di tali binari.

A causa della formulazione della LBR e dell'OBR, che testualmente comprendono soltanto la costruzione dei binari di raccordo in quanto tali e non la realizzazione di opere e impianti che si trovano sopra, sotto e vicino a questi binari, in passato le autorità cantonali o comunali competenti per il rilascio delle licenze di costruzione hanno ad esempio sottoposto all'UFT progetti per la costruzione di un binario di raccordo verso un capannone già esistente, ma si suppone che non abbiano in pratica mai sottoposto i casi inversi, ossia i progetti che prevedevano la costruzione di un capannone sopra un binario di raccordo già esistente. Tuttavia, dal punto di vista della tecnica ferroviaria i problemi che sorgono sono i medesimi in entrambi i casi. Si pensi ad esempio alla necessità di garantire il profilo di spazio libero o alle questioni riguardanti le misure di protezione da adottare per i binari di raccordo elettrificati.

A questo riguardo occorre considerare che nel campo d'applicazione della Lferr alle opere di terzi, l'articolo 18m Lferr prevede un controllo del rispetto delle prescrizioni di tecnica ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura in questione. La normativa vigente in materia di binari di raccordo non prevede invece un meccanismo di questo tipo.

L'articolo 29 capoverso 1 OTM formalizza in una base legale esplicita la prassi attuale dell'UFT, il quale, nei casi a sua conoscenza, ha verificato la conformità alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria anche per le opere situate sopra, sotto e vicino ai binari di raccordo.

Oltre che al caso già evocato della costruzione di capannoni, l'articolo 29 capoverso 1 OTM si applica ad esempio anche all'edificazione di porte di binario, sottopassaggi, recinzioni o edifici, oppure



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

l'esecuzione di scavi sotto la massicciata ferroviaria per la realizzazione di linee o di impianti per passeggeri a livello.

#### Cpv. 2

La verifica dell'UFT è invece esclusa per le costruzioni e gli impianti ai sensi dell'allegato secondo l'articolo 1a dell'ordinanza del 2 febbraio 2000<sup>6</sup> sulla procedura d'approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF), vale a dire per i progetti di rilevanza secondaria dal punto di vista della sicurezza. L'esclusione è oggettivamente giustificata in quanto i rischi che si corrono sui binari di raccordo non sono paragonabili, data la velocità di percorrenza ridotta, con quelli esistenti su tronco aperto.

Per quanto riguarda lo smantellamento di dispositivi di raccordo (cfr. lett. e all. OPAPIF) occorre però considerare che l'operazione comporta solitamente un intervento sull'apparato centrale dell'impresa ferroviaria concedente, che a seconda del livello SIL ai sensi della guida concernente la prova di sicurezza per gli impianti di sicurezza<sup>7</sup> soggiace ad autorizzazione. Per questo motivi, l'articolo 29 capoverso 1 OTM sottopone alla verifica dell'UFT anche lo smantellamento di binari di raccordo se l'intervento dal lato del gestore dell'infrastruttura non è comunque prevalente e quindi deve svolgersi una procedura d'approvazione dei piani secondo la legislazione ferroviaria.

#### Cpv. 3

La disposizione prevista all'articolo 29 capoverso 3 rimanda all'articolo 3 OPAPIF e alla pertinente direttiva. La direttiva dell'UFT in base all'articolo 3 OPAPIF riveduta nel 2013 contiene da allora un capitolo sui binari di raccordo.

#### Cpv. 4

L'articolo 29 capoverso 4 OTM rispecchia in sostanza l'articolo 17c Lferr, e gli articoli 2a e 6 capoverso 3 Oferr precisando che anche per quanto riguarda i progetti di binari di raccordo l'UFT non effettua una verifica tecnica completa ma per campione e in funzione dei rischi. Al tempo stesso, questa norma crea la base legale per l'esecuzione della verifica da parte di periti.

#### Cpv. 5

L'articolo 29 capoverso 5 dispone che il termine per le attività di verifica dell'UFT non dipende dalle prescrizioni (eterogenee) del diritto cantonale. Il disciplinamento unitario del termine di trattamento

---

<sup>6</sup> RS 742.142.1

<sup>7</sup> Leitfaden Sicherheitsnachweisführung Sicherungsanlagen, disponibile in tedesco e in francese sul sito dell'UFT alla pagina: [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Basi > Guide



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

serve alla pianificazione delle procedure interne dell'Ufficio. Il termine di sei mesi inizia a decorrere non appena la documentazione della domanda è disponibile al completo in modo da poter essere sottoposta al gestore dell'infrastruttura concedente (art. 13 cpv. 3 LTM).

A questo riguardo va ancora detto che l'OTM non si esprime sulla durata di validità del parere espresso dall'UFT. L'agganciamento alla validità della licenza di costruzione rilasciata in base al diritto cantonale potrebbe condurre alla coesistenza di termini disuguali, data l'eterogeneità dei disciplinamenti cantonali. Occorre inoltre considerare che prima dell'avvio dei lavori possono a volte trascorrere anche diversi anni, durante i quali in particolare le DE-Oferr potrebbero subire varie revisioni. Pertanto, occorre esaminare caso per caso, dietro opportuna richiesta, se in seguito a revisione delle basi legali si rende necessario un nuovo parere dell'UFT.

## **Sezione 7: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo**

### **Art. 30 Sicurezza**

#### Cpv. 1

L'articolo 14 capoverso 1 LTM dispone soltanto che le disposizioni tecniche e d'esercizio della legislazione sulle ferrovie si applicano anche all'esercizio e alla manutenzione dei binari di raccordo. Il compito di designare le disposizioni in materia di sicurezza di tale legislazione che devono essere considerate è delegato al Consiglio federale (art. 14 cpv. 3 LTM). L'articolo 30 capoverso 1 OTM stabilisce che l'esercizio e la manutenzione di questi binari sottostanno anche alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria (per l'essenziale nella Lferr, nell'Oferr, nelle DE-Oferr e nelle PCT<sup>8</sup>).

#### Cpv. 2

Per l'esercizio di un'infrastruttura è necessaria un'autorizzazione di sicurezza (art. 5 cpv. 4 Lferr). Tale autorizzazione comprende l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura e l'accettazione dei provvedimenti che lo stesso ha preso per garantire la sicurezza dell'esercizio sulle sue tratte (art. 8a cpv. 2 Lferr). La domanda del gestore dell'infrastruttura di rilascio o di rinnovo di un'autorizzazione di sicurezza secondo l'articolo 8a Lferr deve essere conforme ai requisiti previsti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1169/2010 (art. 5a cpv. 1 Oferr).

Chi intende effettuare trasporti ferroviari deve disporre di un'autorizzazione di accesso alla rete e di un certificato di sicurezza (art.8c cpv. 1 Lferr). Il certificato di sicurezza comprende l'accettazione del

---

<sup>8</sup> Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni PCT del 15 dicembre 2014, RS **742.173.001**



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

sistema di gestione della sicurezza dell'impresa di trasporto ferroviario e l'accettazione dei provvedimenti che la stessa ha preso per garantire la sicurezza dell'esercizio sulle tratte utilizzate (art. 8e cpv. 2 Lferr). La domanda di rilascio di un certificato di sicurezza deve essere conforme ai requisiti previsti negli allegati II e III del regolamento (UE) n. 1158/2010 (art. 5b cpv. 1 Oferr).

Le citate disposizioni della Lferr e dell'Oferr non si applicano di per sé ai binari di raccordo, poiché di principio essi non rientrano nel campo d'applicazione della Lferr. Pertanto, per l'esercizio di un binario di raccordo non è necessario un certificato di sicurezza; tale certificato deve essere esibito soltanto se si transita oltre lo scambio di raccordo, vale a dire sull'infrastruttura del gestore dell'infrastruttura concedente rendendo così applicabili le disposizioni della Lferr. Il certificato non è richiesto nemmeno, a maggior ragione, per le corse su un binario di raccordo.

L'applicazione anche ai binari di raccordo delle esigenze di cui agli allegati II e III del regolamento (UE) n. 1158/2010 e all'allegato II del regolamento (UE) n. 1169/2010 serve a garantire che il raccordo adottato da parte sua le misure necessarie alla sicurezza dell'esercizio e della circolazione. Occorre però considerare che solitamente i binari di raccordo sono meno complessi di un'infrastruttura ferroviaria e quindi non si pongono gli stessi requisiti per quanto concerne l'elaborazione della necessaria documentazione.

I rimandi contenuti all'articolo 30 capoverso 2 OTM non hanno carattere dinamico e pertanto eventuali modifiche dei regolamenti UE non vengono recepite in modo automatico.

### **Art. 31** Autorizzazione d'esercizio

#### Cpv. 1

Nel parere espresso all'attenzione dell'autorità cantonale o comunale competente per il rilascio della licenza di costruzione, l'UFT precisa se occorra un'autorizzazione d'esercizio (art. 13 cpv. 3 LTM). Come già previsto dal vigente diritto, la domanda tendente al rilascio di un'autorizzazione d'esercizio deve essere presentata all'UFT tre mesi prima della data prevista per la messa in funzione dell'impianto. La documentazione da presentare è quella prevista dalle disposizioni dell'Oferr.

#### Cpv. 2

Se l'esercizio sicuro di un binario di raccordo non è più garantito, l'UFT può ritirare l'autorizzazione. Di conseguenza, se nell'ambito della procedura per il rilascio della licenza di costruzione l'UFT constata che non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio, questa non può nemmeno essere ritirata. Ma se rileva carenze in impianti il cui esercizio non richiede un'autorizzazione, l'Ufficio deve ordinare l'interruzione dell'esercizio in qualità di autorità di vigilanza.





N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Cpv. 3

Se l'UFT rinuncia a pretendere un'autorizzazione d'esercizio, l'articolo 31 capoverso 3 OTM gli conferisce la facoltà di verificare sul posto l'adempimento degli oneri imposti nella licenza di costruzione o di ordinarne la verifica da parte di un perito, oppure di esigere dal raccordato una relativa conferma sotto forma di autodichiarazione.

#### **Art. 32** Prescrizioni d'esercizio

Cpv. 1 e 2

I primi due capoversi dell'articolo 32 si basano sulle PCT. Entrambi i capoversi sono focalizzati sull'esercizio e stabiliscono quali sono le prescrizioni che il raccordato deve emanare per scritto per l'esercizio del proprio impianto.

L'articolo 32 capoverso 2 insiste sull'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e sulle misure da adottare in caso di eventi di cui agli articoli 15 e 16 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>9</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (OIET), poiché nello svolgimento della propria attività di sorveglianza l'UFT constata regolarmente l'esistenza di carenze in questi ambiti.

Cpv. 3

I raccordati che oltre a gestire un binario di raccordo svolgono anche funzioni di impresa di trasporto ferroviaria (ITF) devono se necessario introdurre i complementi occorrenti nelle loro prescrizioni d'esercizio. Tali complementi comprendono le norme rilevanti in materia di sicurezza per tutte le corse su rotaia, in particolare per quanto riguarda i movimenti di manovra (PCT R 300.4).

Cpv. 4

Come le prescrizioni nel settore ferroviario (cfr. art. 12 cpv. 2 Oferr), anche le prescrizioni d'esercizio per i binari di raccordo devono essere messe a disposizione dell'UFT tempestivamente, di regola almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore. Questa norma garantisce che in caso di controllo sul posto l'UFT abbia a disposizione la versione aggiornata di queste prescrizioni.

Le deroghe alle disposizioni emanate dall'autorità, vale a dire alle PCT, devono essere approvate dall'UFT (art. 36 OTM).

La procedura è descritta nei dettagli nelle DE-Oferr e nella pertinente direttiva dell'UFT.

---

<sup>9</sup> RS 742.161



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

### **Art. 33** Personale

Cpv. 1, 2 e 3

I primi tre capoversi dell'articolo 33 OTM corrispondono per l'essenziale all'articolo 14 Oferr e sono intesi ad assicurare che la responsabilità per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione sia affidata a personale adeguatamente formato.

Cpv. 4 e 5

L'ordinanza del DATEC del 27 novembre 2009<sup>10</sup> concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF) si applica sia alle imprese di trasporto ferroviario soggette alla Lferr, sia a quelle che svolgono attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (art. 2 OVF). L'ordinanza del DATEC del 18 dicembre 2013<sup>11</sup> sull'abilitazione a svolgere attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OAASF) ha lo stesso campo d'applicazione (art. 2 OAASF). Benché i binari di raccordo siano impianti ferroviari dal punto di vista tecnico ma non dal punto di vista giuridico ai sensi della Lferr, l'OVF e l'OAASF devono applicarsi anche a questi binari e pertanto occorrono le opportune basi legali.

### **Art. 34** Veicoli

Questo articolo dispone che le DE-Oferr si applicano anche ai veicoli che circolano esclusivamente su binari di raccordo quantunque per tali veicoli, contrariamente a quanto previsto nel settore ferroviario, non sia necessaria un'autorizzazione d'esercizio (cfr. art. 18w cpv. 1 Lferr).

Un'autorizzazione d'esercizio preliminare dell'UFT è necessaria per tutti i veicoli ferroviari che percorrono oltre il punto di raccordo la rete ferroviaria di un gestore d'infrastruttura concessionario, ossia tanto per i veicoli a trazione autonoma quanto per i veicoli a traino. Di norma tale autorizzazione è richiesta dal detentore o dal fabbricante dei veicoli.

Oltre all'autorizzazione d'esercizio, per tali veicoli è necessaria anche l'iscrizione nel registro nazionale dei veicoli ferroviari (RNV). Questa regola vale anche per le corse dal punto di raccordo verso una stazione.

Per l'iscrizione nel registro occorrono un'autorizzazione d'esercizio per il veicolo, la registrazione dell'impresa (codice VKM, assegnato dall'UFT) e il numero di identificazione a 12 cifre del veicolo, assegnato dall'UFT.

---

<sup>10</sup> RS 742.141.21

<sup>11</sup> RS 742.141.22



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

## **Art. 35** Registro

### Cpv. 1

In virtù della decisione di esecuzione 2014/880/UE<sup>12</sup>, l'UFT deve tenere un registro contenente le indicazioni necessarie per l'esercizio di un'infrastruttura. Il registro delle infrastrutture consente di verificare automaticamente la compatibilità dell'infrastruttura con un veicolo. Sebbene per la costruzione di un binario di raccordo non si debba tener conto delle disposizioni sull'interoperabilità, secondo la decisione d'esecuzione bisogna iscrivere nel registro anche i binari di raccordo. La verifica della compatibilità è dunque possibile anche per questi binari, e non solo per la rete ferroviaria.

Il rimando non ha carattere dinamico e pertanto le modifiche della decisione d'esecuzione non vengono recepite automaticamente nel diritto nazionale.

### Cpv. 3

La direttiva emanata dall'UFT garantisce che nel registro vengano rilevati soltanto i dati effettivamente necessari.

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

### **Art. 36**

L'articolo 36 OTM rispecchia l'articolo 5 capoversi 1 e 2 Oferr. Anche per i binari di raccordo, l'UFT deve avere la possibilità di accordare deroghe alle prescrizioni tecniche e d'esercizio o viceversa di applicare se del caso un criterio più severo.

Le autorizzazioni speciali vengono rilasciate al raccordato, ma non a terzi che intendono costruire impianti a ridosso di un binario di raccordo oppure sotto o sopra di esso. Il raccordato è responsabile della propria infrastruttura e pertanto spetta a lui decidere se intende chiedere una deroga alle disposizioni dell'autorità.

Il raccordato si trova dunque in posizione di forza rispetto al vicino che progetta di costruire o al proprietario del fondo (cfr. art. 16 cpv. 1 LTM, il quale prevede che un binario di raccordo e il terreno su cui poggia possono avere proprietari diversi). Per motivi legati alla sicurezza dell'esercizio, questo privilegio è oggettivamente giustificato.

---

<sup>12</sup> Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

L'autorizzazione speciale è rilasciata dall'UFT direttamente al raccordato e non fa parte del parere che l'Ufficio trasmette all'autorità competente per il rilascio della licenza di costruzione.

## **Sezione 9: Responsabilità per i binari di raccordo**

### **Art. 37**

Cpv. 1 e 2

Le disposizioni sulla responsabilità obbligano il raccordato a provvedere a un'adeguata organizzazione dell'esercizio. La pianificazione, la costruzione e la manutenzione del proprio binario di raccordo, dei pertinenti impianti e dei veicoli vanno effettuate in modo conforme alle prescrizioni, tenendo conto del mutare delle condizioni quadro e delle prescrizioni applicabili.

Cpv. 3

Se il binario di raccordo è elettrificato, il raccordato è considerato «titolare dell'esercizio» (in ted. «Betriebsinhaber») ai sensi dell'articolo 46 Oferr, ossia gestore responsabile di un impianto elettrico (cfr. all. 4 alle DE-Oferr ad art. 81, scheda n. 6, risp. art. 3 n. 5 dell'ordinanza del 30 marzo 1994<sup>13</sup> sugli impianti elettrici a corrente forte [ordinanza sulla corrente forte]).

## **Sezione 10: Vigilanza sui binari di raccordo**

### **Art. 38**

L'UFT esercita la vigilanza in materia ferroviaria sui binari di raccordo, ma il Consiglio federale può delegare questo compito a terzi (art. 22 cpv. 1 LTM). In virtù dell'articolo 38 OTM, il Consiglio federale attribuisce all'UFT la facoltà di delegare a terzi i compiti di vigilanza.

Questo articolo fornisce la base legale per il rilevamento dei dati che occorrono all'UFT per preparare gli audit realizzati nell'ambito della vigilanza sulla sicurezza e per effettuare l'analisi dei rischi. I dati da rilevare vengono specificati in una direttiva.

## **Sezione 11: Disposizioni finali**

### **Art. 39** Abrogazione e modifica di altri atti normativi

L'OTM, l'OPTMe e l'OBR previgenti vengono abrogate e integrate in una nuova ordinanza.

---

<sup>13</sup> RS 734.2



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Le altre ordinanze che vengono adeguate sono oggetto ciascuna di un capitolo specifico del presente rapporto.

**Art. 40** Disposizioni transitorie: licenze di costruzione, contributi d'investimento, decisioni di assegnazione

Le disposizioni previste all'articolo 40 OTM stabiliscono se nel periodo transitorio si applica il previgente o il nuovo diritto.

**Art. 41** Disposizioni transitorie: contributi d'esercizio nel traffico merci ferroviario non transalpino

In virtù dell'articolo 27 capoverso 1 LTM, le offerte ordinate secondo il diritto anteriore nel trasporto in carri completi isolati (TCCI) e nel traffico combinato non transalpino vengono indennizzate ancora per tre anni al massimo a contare dall'entrata in vigore della LTM. Durante questo triennio i contributi d'esercizio saranno progressivamente ridotti. I vari offerenti dovranno agire di propria iniziativa e predisporre gradualmente un'offerta di trasporto autofinanziabile. Il presente articolo stabilisce che nel periodo che rimane (cfr. art. 18 cpv. 1 lett. b e c nOTM) la procedura di ordinazione resta ampiamente invariata per quanto riguarda le scadenze, la presentazione delle offerte e i loro contenuti, fino alla stipula delle convenzioni, come previsto dalle attuali disposizioni d'ordinanza (art. 13 segg. OPTMe).

## 2.2 Modifiche dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>14</sup> sugli emolumenti dell'UFT

Art. 44 cpv. 1

Sinora l'UFT fissava e riscuoteva emolumenti per il consenso al piano d'utilizzazione o alla licenza di costruzione di binari di raccordo. Ora non emanerà più decisioni, ma emetterà semplicemente una valutazione tecnica ferroviaria all'attenzione dell'autorità competente per il rilascio della licenza. Per tale valutazione riscuoterà un emolumento che sarà fatturato direttamente al richiedente. L'importo dell'emolumento rimarrà invece invariato.

---

<sup>14</sup> Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti (ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, OseUFT; RS 742.102)



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 44 cpv. 2

Il secondo capoverso prevede tra l'altro che l'UFT può riscuotere emolumenti per l'approvazione delle prescrizioni d'esercizio invece che per le prescrizioni di servizio.

### **2.3 Modifiche dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>15</sup> sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie**

L'ingresso e il rimando ai pertinenti articoli della Lferr vengono adeguati in seguito all'adozione della nuova base legale. Segue quindi un adeguamento terminologico che prevede la sostituzione dell'espressione «cooperazione nazionale per la sicurezza» con «Rete integrata Svizzera per la sicurezza». La Rete integrata Svizzera per la sicurezza (RSS) si basa sull'ordinamento attuale di ripartizione delle competenze tra Confederazione, Cantoni e Comuni ed è incaricata di armonizzare e coordinare le risorse federali, cantonali, comunali e di terzi per la difesa dai pericoli con mezzi di polizia e la gestione di catastrofi naturali e situazioni d'emergenza. L'armonizzazione e il coordinamento si svolgono attraverso un meccanismo di consultazione e coordinamento (MCC RSS). Tale meccanismo comprende una piattaforma politica, i delegati della Confederazione e dei Cantoni, un segretariato e un comitato direttivo. In seno al MCC RSS sono rappresentati tutti i servizi chiave federali e cantonali.

### **2.4 Modifiche dell'ordinanza del 6 marzo 2005<sup>16</sup> sul traffico pesante**

Nel messaggio del 30 aprile 2014 concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci, il Consiglio federale spiega che intende ottimizzare l'utilizzo dello strumento della restituzione della TTPCP. All'articolo 8 OTTP vengono dunque apportati conseguenti adeguamenti riguardanti la restituzione della TTPCP sulle corse iniziali e finali del traffico combinato.

---

<sup>15</sup> RS 531.40

<sup>16</sup> Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS 641.811)



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

#### *Art. 8 cpv. 2*

Conformemente a quanto stabilito nell'articolo sullo scopo della legge sul traffico pesante (LTTP), ossia per migliorare le condizioni quadro della ferrovia sul mercato dei trasporti e incrementare il trasporto delle merci per ferrovia (art. 1 cpv. 2 LTTP), le disposizioni previste all'articolo 8 capoverso 2 OTTP vengono adeguate. L'articolo sullo scopo riguarda anche il trasporto di container da e verso i porti sul Reno: per i trasporti di merci verso destinazioni molto lontane da Basilea, la redistribuzione dei container a partire dai Porti Renani deve avvenire per quanto possibile su rotaia, limitando così al massimo le distanze percorse su strada nelle corse iniziali e finali. Di conseguenza, per evitare incentivi sbagliati, in avvenire la restituzione della TTPCP per le corse iniziali e finali su strada sarà concessa soltanto se i container saranno trasportati da e verso i porti renani per ferrovia. Il diritto alla restituzione della tassa non sarà dunque più previsto quando il trasbordo sarà effettuato da strada a battello.

La riformulazione del secondo capoverso esclude la restituzione della TTPCP anche per tutte le corse verso impianti di trasbordo TC situati nei Paesi limitrofi, indipendentemente dalla distanza dal confine. Questo cambiamento comporta una modifica della prassi segnatamente per il terminale di Weil am Rhein, situato in territorio germanico. L'adeguamento viene introdotto in risposta alla mozione Janiak del 18 giugno 2015 (15.3627 - Modificare le prescrizioni sulla restituzione della tassa sul traffico pesante nel traffico combinato non accompagnato vicino al confine). Il Consiglio federale propone di accogliere la mozione, la quale probabilmente sarà deliberata in Parlamento in concomitanza con la presente indagine conoscitiva.

D'ora in poi beneficeranno del diritto alla restituzione della TTPCP anche le corse iniziali e finali con contenitori che hanno una lunghezza di poco inferiore alla lunghezza minima di 5,5 metri sinora prevista. In concreto si tratta di trasporti di rifiuti. Dato il volume inferiore rispetto a un container di 20 piedi, per questi contenitori è prevista una categoria specifica di restituzione, con importo fissato a 15 franchi.

Infine, in considerazione degli incrementi di efficienza realizzati lungo la catena di trasporto nel traffico combinato dopo l'introduzione della TTPCP e del diritto alla restituzione, vengono anche ridotti del 10 per cento gli importi attualmente previsti per la restituzione.

#### *Art. 9*

A causa degli adeguamenti operati all'articolo 8 e riguardanti l'esclusione del diritto alla restituzione per il trasbordo strada-battello e la lunghezza minima delle unità di carico, viene adeguato di conseguenza anche l'articolo 9.



N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 10

L'Amministrazione federale delle dogane ha già condotto un'indagine conoscitiva su questo articolo. La disposizione va adeguata di conseguenza.

## **2.5 Modifiche dell'ordinanza del 15 giugno 2001<sup>17</sup> sugli addetti alla sicurezza**

Adeguamento dell'ingresso conseguente all'adozione della nuova base legale. Essendo stata emanata una nuova direttiva UE, i relativi rimandi sono stati adeguati. Inoltre, d'ora in poi le disposizioni penali dell'OSAS si applicheranno anche alle ferrovie. In tale contesto, il titolo della sezione 5 viene adeguato ai fini dell'armonizzazione con il vettore strada.

## **2.6 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012<sup>18</sup> concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune**

Adeguamento dell'ingresso conseguente all'adozione della nuova base legale e adeguamenti di carattere redazionale.

## **2.7 Ordinanza del 31 ottobre 2012<sup>19</sup> sui mezzi di contenimento per merci pericolose (OMCont; 930.111.4)**

L'ingresso viene adeguato conseguentemente all'adozione della nuova base legale.

Art. 2

La definizione alla lettera a, che nella prassi si è rivelata lacunosa, è completata con i «recipienti a pressione».

---

<sup>17</sup> Ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS; RS **741.622**)

<sup>18</sup> RSD; RS **742.412**

<sup>19</sup> Ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente l'immissione in commercio e la sorveglianza sul mercato di mezzi di contenimento per merci pericolose (ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose, OMCont); RS **930.111.4**





N. registrazione/dossier: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Alla lettera b numero 1 i rimandi vengono adeguati alle prescrizioni vigenti. Viene aggiunto inoltre il numero 1<sup>bis</sup>, poiché nell'OMCont in vigore questi mezzi di contenimento non sono chiaramente definiti.

Art. 15

L'attuale capoverso 2 diventa il capoverso 3. Il nuovo capoverso 2 stabilisce che i campi tecnici e le procedure autorizzati degli organismi di valutazione della conformità sono designati dal DATEC.

Art. 26 cpv. 2

Il nuovo capoverso 2 crea una chiara base giuridica per l'emanazione di direttive da parte dell'UFT.

### **Allegato 1**

N. 1 tabella 1

La terminologia delle procedure viene meglio adeguata ai relativi mezzi di contenimento. A seguito della precisazione riguardante il riconoscimento e la sorveglianza dei programmi di controllo della qualità dei fabbricanti, deve essere adeguata anche la competenza degli organismi di valutazione della conformità.

N. 2

La lettera b viene completata con il corretto rimando alle relative disposizioni dell'ADR.

N. 2 tabella 2

La competenza degli organismi di valutazione della conformità per la sorveglianza della fabbricazione viene adeguata alle prescrizioni ADR e RID.

I numeri 3 e 4 rimangono invariati.

N. 5

Attualmente non è esplicitato che l'UFT può stabilire la periodicità delle attività di sorveglianza. Il nuovo numero 5 introduce questa disposizione.