Ordinanza concernente il trasporto di merci per ferrovia, per idrovia e con impianti a fune
(Ordinanza sul trasporto di merci, OTM)

del …

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 3 capoverso 3, 7 capoverso 1, 8 capoverso 2, 10 capoverso 8, 14 capoverso 2, 15 capoverso 4, 16 capoverso 3, 19 capoverso 3, 23 capoverso 4, 24 capoverso 4, 26 capoverso 3, 27 capoverso 4, 28 capoverso 1 e 32 capoversi 1 e 2 della legge del 21 marzo 2025[1] sul trasporto di merci (LTM);
visto l'articolo 38 della legge federale del 22 marzo 1985[2] concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin);
visti gli articoli 8 e 9 della legge del 19 dicembre 2008[3] sul trasferimento del traffico merci (LTrasf),

ordina:

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto (ex art. 1)

La presente ordinanza disciplina:

a. i contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e il rinnovo di impianti di trasbordo e di carico;

b. il promovimento finanziario del trasporto, del trasbordo e del carico di merci per ferrovia, per idrovia e con impianti a fune;

c. i contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci, per l'accoppiamento automatico digitale nonché per veicoli rispettosi del clima nel trasporto per ferrovia e per idrovia;

d. il promovimento finanziario del trasporto di veicoli stradali accompagnati per ferrovia;

e. la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di binari di raccordo,

RS .....
1 RS **742.41**
2 RS **725.116.2**
3 RS **740.1**

Art. 2 Trasporto di merci pericolose (ex art. 3)
(art. 7 cpv. 1 LTM)

Le imprese ferroviarie, di trasporto a fune e di navigazione possono limitare il riempimento, il carico e lo scarico di merci pericolose.

Capitolo 2: Contributi d'investimento e altri contributi

Sezione 1: Contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico

Art. 3 Contributi d'investimento (ex art. 4)
(art. 10 cpv. 8 LTM)

1 La Confederazione accorda i contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e il rinnovo di impianti di trasbordo e di carico ubicati in Svizzera sotto forma di contributi a fondo perso.

2 Essa accorda i contributi d'investimento per la costruzione e l'ampliamento di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC) all'estero sotto forma di contributi a fondo perso.

3 L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) può esigere che i contributi a fondo perso siano garantiti da pegno immobiliare o garanzia bancaria.

Art. 4 Presupposti (ex art. 5)
(art. 10 cpv. 8 LTM)

1 I contributi d'investimento sono accordati soltanto se i gestori degli impianti di trasbordo e di carico partecipano con mezzi propri e in misura adeguata ai costi computabili. La Confederazione tiene conto di eventuali promovimenti aggiuntivi di Cantoni e Comuni.

2 È considerato gestore di un impianto la parte contraente che è responsabile dell'esercizio, in particolare del carico e dello scarico o del trasbordo delle merci. Se il gestore di un impianto non ne è al contempo il proprietario, prima di concludere la convenzione sull'assegnazione dei contributi d'investimento deve presentare all'UFT una procura che disciplini le competenze.

3 I contributi d'investimento per progetti di costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi sono accordati soltanto se sugli impianti interessati vengono trasportati annualmente almeno i seguenti volumi:

a. su binari di raccordo: 720 carri ferroviari carichi;

b. su impianti di trasbordo TC: 5000 unità di container standard (Twenty Foot Equivalent Units, TEU).

4 Per i volumi minimi sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di oneri nelle licenze di costruzione e nelle autorizzazioni d'esercizio.

Art. 5 Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti (ex art. 6)

(art. 10 cpv. 7 e art. 32 cpv. 2 LTM)

1 I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC sovvenzionati dalla Confederazione concedono l'accesso non discriminatorio a tali impianti:

a. attenendosi, per il proprio uso degli impianti, alle stesse norme applicabili a terzi per l'attribuzione delle capacità, la fornitura dei servizi e il calcolo dei prezzi;

b. riservando a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione delle capacità, nella fornitura dei servizi e nel calcolo dei prezzi;

c. pubblicando le condizioni fondamentali dell'accesso, dell'attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi, della procedura e i prezzi;

d. pubblicando i servizi offerti e i relativi prezzi (comprese le condizioni per gli sconti e gli accordi quadro pluriennali).

2 I proprietari e i gestori degli impianti sovvenzionati dalla Confederazione devono garantire la confidenzialità dei dati di terzi.

Art. 6 Concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia (ex art. 6*a*)

(art. 13 cpv. 5 e art. 32 cpv. 2 LTM)

Le imprese che forniscono servizi nel quadro dell'invio di convogli, carri o gruppi di carri tra infrastruttura ferroviaria e binari di raccordo o impianti di trasbordo TC garantiscono l'accesso non discriminatorio a tali servizi:

a. attenendosi, per il proprio uso, alle stesse norme applicabili a terzi per la fornitura dei servizi e il calcolo dei prezzi;

b. riservando a terzi uguali condizioni e trattamento nella fornitura dei servizi, nell'attribuzione delle risorse e nel calcolo dei prezzi;

c. pubblicando le condizioni fondamentali per la fornitura dei servizi, per la pianificazione e l'attribuzione delle risorse nonché per il calcolo dei prezzi.

Art. 7 Costi computabili (ex art. 7)

(art. 10 cpv. 4 e 8 LTM)

1 Per determinare l'importo dei contributi d'investimento l'UFT stabilisce i costi computabili per elemento mediante importi forfettari. Per gli elementi per i quali non può stabilire un importo forfettario, il calcolo dei costi computabili è effettuato mediante aliquote massime. L'UFT stabilisce gli importi e le aliquote massime in una direttiva.

2 Non sono computabili in particolare:

a. i costi del dispositivo di raccordo;

b. le indennità ad autorità e commissioni;

c. i costi del capitale, i costi d'acquisizione e di rimunerazione dei crediti di costruzione e per la costituzione di garanzie a copertura di aiuti finanziari o rischi valutari;

d. la manutenzione degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo;

e. lo smantellamento, senza sostituzione, di scambi e di tratti di binario;

3 Per gli impianti di trasbordo TC, i costi di acquisizione del terreno sono computabili in singoli casi motivati.

Art. 8 Calcolo (ex art. 8)
(art. 10 cpv. 8 LTM)

1 Rispetto al volume di investimenti computabile il contributo d'investimento della Confederazione è:

a. pari a un importo forfettario del 40 per cento per rinnovi di impianti privati del traffico merci;

b. pari a un importo forfettario del 50 per cento per costruzioni e ampliamenti con un volume di investimenti computabile inferiore a cinque milioni di franchi;

c. del 40–60 per cento per costruzioni e ampliamenti con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi;

d. al massimo dell'80 per cento per costruzioni e ampliamenti di impianti di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti.

2 Per gli impianti di cui al capoverso 1 lettere c e d l'UFT stabilisce in una direttiva su quali presupposti determinare l'aliquota del contributo. A tal fine considera i criteri previsti dall'articolo 10 capoverso 5 LTM e si assicura che i progetti di cui alla lettera c non risultino penalizzati rispetto ai progetti di cui alla lettera b.

3 Se l'investimento genera vantaggi per terzi, l'UFT ne valuta il beneficio finanziario e riduce di conseguenza i contributi d'investimento accordati dalla Confederazione.

Art. 9 Offerta (ex art. 10)
(art. 10 cpv. 6 LTM)

1 Per stabilire i contributi d'investimento in una convenzione sull'assegnazione dei contributi d'investimento deve essere sottoposta all'UFT un'offerta vincolante.

2 L'offerta deve essere corredata in particolare dei seguenti documenti:

a. un piano d'investimento pluriennale che copra il periodo della convenzione, suddiviso in ampliamenti e rinnovi;

b. un piano di situazione dell'impianto;

c. indicazioni su contributi assegnati da Cantoni o terzi nonché su altre prestazioni dei poteri pubblici;

d. se del caso, il volume di trasporto preventivato;

e. se del caso, la licenza di costruzione.

4 L'offerta concernente un impianto di trasbordo TC con un volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi deve inoltre comprendere:

a. un riepilogo dei costi e ricavi attesi dalla gestione dell'impianto;

b. la capacità preventivata dell'impianto;

c. collegamento ferroviario previsto;

d. collegamento stradale previsto.

4 L'UFT può, se necessario, richiedere documenti supplementari.

5 Disciplina in una direttiva il grado di dettaglio e il formato della documentazione.

Art. 10 Convenzione (ex art. 11)
(art. 10 cpv. 6 LTM)

1 L'UFT conclude con i gestori di impianti di trasbordo e di carico una convenzione sull'assegnazione dei contributi d'investimento.

2 Il periodo della convenzione è stabilito in base alla validità del credito d'impegno di cui all'articolo 10 capoverso 9 LTM.

3 Convenzioni per impianti nuovi, per impianti rimessi in servizio e in caso di cambio di gestore possono essere concluse in qualsiasi momento; la loro scadenza è stabilita in base alla validità del rispettivo credito d'impegno di cui all'articolo 10 capoverso 9 LTM.

4 La convenzione contiene in particolare:

a. una descrizione degli investimenti da effettuare;

b. l'importo massimo del contributo d'investimento della Confederazione;

c. i contributi d'investimento annuali della Confederazione previsti secondo il piano d'investimento inoltrato;

d. le direttive per il rapporto;

e. gli obblighi del gestore, in particolare di mantenere l'impianto in uno stato idoneo all'esercizio e sicuro per la durata di vita di 20 anni;

f. nel caso di progetti con volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi, il volume da trasportare;

g. le modalità per la concessione, l'erogazione e la trasmissione dei contributi di trasbordo e di carico secondo l'articolo 26;

h. le modalità per i versamenti nonché per le prove necessarie a tal fine.

5 L'assegnazione dei contributi d'investimento decade se l'inizio dei lavori o l'acquisizione non avviene durante il periodo di validità della convenzione.

6 A costruzione iniziata o ad acquisizione conclusa non vengono assegnati contributi d'investimento, eccetto che l'UFT abbia autorizzato l'inizio anticipato dei lavori o l'acquisizione anticipata.

7 Se durante il periodo di validità di una convenzione si constatano deroghe alle ipotesi di fondo, le parti avviano trattative al fine di adeguare la convenzione stessa.

Art. 11 Versamento (ex art. 12)
(art. 10 cpv. 8 LTM)

1 L'UFT dispone il versamento dei contributi d'investimento dopo aver verificato che le misure di cui alla convenzione sono state attuate.

2 In caso di progetti con contributi d'investimento superiori a cinque milioni di franchi sono possibili, su richiesta, acconti proporzionali fino a un massimo dell'80 per cento dei contributi d'investimento.

Art. 12 Restituzione (ex art. 14)

1 L'UFT esige la restituzione integrale dei contributi d'investimento per nuove costruzioni e ampliamenti con volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi se entro cinque anni dal loro ottenimento non è stato raggiunto il volume minimo presupposto per un promovimento secondo l'articolo 4 capoverso 4.

2 Esige la restituzione proporzionale dei contributi d'investimento per nuove costruzioni e ampliamenti con volume di investimenti computabile superiore a cinque milioni di franchi se il volume di trasporto stabilito non viene raggiunto. L'importo da restituire è ridotto tenendo conto di una durata di vita dell'impianto di 20 anni.

3 Esige la restituzione proporzionale dei contributi d'investimento per nuove costruzioni e ampliamenti se lo stato dell'impianto promosso non è più idoneo all'esercizio prima della scadenza della durata di vita di 20 anni.

4 Se vi è un cambio di gestore nei 20 anni della durata di vita, l'UFT rinuncia a una restituzione se il nuovo gestore si fa carico degli obblighi contenuti nella convenzione con il gestore precedente.

5 L'UFT esige la restituzione integrale o parziale dei contributi d'investimento se non è garantito l'accesso non discriminatorio all'impianto di trasbordo TC sovvenzionato. La restituzione è gravata dell'interesse annuo del 5 per cento a contare dal momento del pagamento.

6 In casi di rigore l'UFT può rinunciare a esigere la restituzione integrale o parziale.

Sezione 2: Contributi di trasbordo e di carico

Art. 13 Destinatari
(art. 14 cpv. 2 LTM)

[1] La Confederazione eroga i contributi di trasbordo e di carico ai gestori di binari di raccordo e di impianti di trasbordo TC.

[2] I contributi di trasbordo e di carico per carri ferroviari carichi, che vengono ricevuti o inviati su impianti di carico e scarico, sono erogati alla persona alla quale si fatturano i costi per il trasporto del carico.

Art. 14 Base di calcolo
(art. 14 cpv. 2 LTM)

[1] Il contributo di trasbordo e di carico è erogato per ogni carro ferroviario carico ricevuto o inviato.

[2] È erogato per un massimo di 8000 carri ferroviari carichi per binario di raccordo.

[3] Sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di oneri nelle licenze di costruzione e nelle autorizzazioni d'esercizio.

Art. 15 Importo del contributo
(art. 14 cpv. 2 LTM)

[1] Il contributo per carro ferroviario carico ricevuto o inviato ammonta a 40 franchi.

[2] In caso di aumento o riduzione del credito a preventivo per i contributi di trasbordo e di carico nel traffico merci ferroviario l'UFT può adeguare il contributo proporzionalmente all'aumento o alla riduzione.

Art. 16 Presupposti
(art. 14 cpv. 2 LTM)

[1] I contributi di trasbordo e di carico sono erogati per binari di raccordo e impianti di trasbordo TC, a condizione che esista una convenzione con il gestore dell'impianto secondo l'articolo 10 capoverso 6 LTM.

[2] I contributi di trasbordo e di carico per carri ferroviari carichi ricevuti o inviati su impianti di carico e scarico sono erogati su richiesta.

[3] I contributi per i binari di raccordo sono erogati soltanto se sull'impianto è raggiunto un volume minimo annuale di 720 carri ferroviari carichi ricevuti o inviati. Per nuove costruzioni e impianti di binari di raccordo rimessi in servizio il numero minimo si applica soltanto a partire dal sesto anno d'esercizio.

[4] L'UFT stabilisce il processo per l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico e le relative scadenze in una direttiva.

Art. 17 Prova

Tutti i documenti e i giustificativi essenziali per l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico devono essere conservati per cinque anni e presentati, su richiesta, all'UFT.

Sezione 3: Contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia e per idrovia

Art. 18 Presupposti (ex art. 19)
(art. 15 cpv. 4 LTM)

Possono essere concessi contributi d'investimento per le innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia e per idrovia che:

a. consentono di trasportare merci in modo più efficiente o rispettoso delle risorse;

b. servono a incentivare applicazioni sperimentali o applicazioni pilota; o

c. agevolano e accelerano la migrazione a nuovi standard tecnici.

Art. 19 Costi computabili (ex art. 20)
(art. 15 cpv. 4 LTM)

1 Sono computabili in particolare i costi della progettazione, dell'acquisizione e dell'onere di lavoro proprio, indispensabile, connesso con il progetto.

2 Non sono computabili i costi per:

a. studi generali, studi preliminari e studi di fattibilità;

b. la ricerca pura in rapporto con innovazioni tecniche.

Art. 20 Domanda (ex art. 21)
(art. 15 cpv. 4 LTM)

1 La domanda per la concessione di contributi d'investimento deve essere presentata all'UFT.

2 La domanda deve essere corredata delle seguenti informazioni:

a. una descrizione completa delle innovazioni e della loro utilità per il trasporto di merci per ferrovia o per idrovia;

b. un preventivo;

c. indicazioni su contributi assegnati da poteri pubblici e da terzi;

d. il contributo richiesto alla Confederazione e la sua distribuzione sull'arco degli anni;

e. un piano di progetto con obiettivi intermedi per l'ottenimento delle omologazioni tecniche e delle autorizzazioni d'esercizio necessarie per le innovazioni.

3 L'UFT può, se necessario, esigere ulteriori documenti.

4 Decide in merito alla domanda dopo aver sentito il settore interessato.

Art. 21 Assegnazione (ex art. 22)
(art. 15 cpv. 3 LTM)

1 L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione o convenzione. Ivi stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo del contributo d'investimento.

2 I contributi d'investimento ai sensi dell'articolo 15 LTM non sono accordati per progetti ai quali sono già stati assegnati contributi dei poteri pubblici in virtù di altre basi legali oppure i contributi della Confederazione sono adeguatamente ridotti.

Art. 22 Rapporto (ex art. 23)
(art. 15 cpv. 4 LTM)

1 Il richiedente presenta all'UFT un rapporto sull'attuazione dell'innovazione tecnica, i risultati pratici e il beneficio effettivo per il trasporto di merci per ferrovia o per idrovia.

2 I contenuti del rapporto non sono considerati segreti professionali, di fabbricazione o d'affari ai sensi della legge del 17 dicembre 2004[4] sulla trasparenza (LTras).

Sezione 4: Contributi d'investimento per l'accoppiamento automatico digitale

Art. 23 Contributi d'investimento
(art. 15 cpv. 2 LTM)

La Confederazione può accordare ai detentori di veicoli con sede in Svizzera un contributo d'investimento una tantum per veicolo per l'equipaggiamento di carri ferroviari e veicoli motore con l'accoppiamento automatico digitale (DAC).

Art. 24 Presupposti
(art. 15 cpv. 2 LTM)

I contributi d'investimento sono erogati soltanto se:

a. i veicoli sono chiaramente identificabili dal numero d'immatricolazione;

b. i veicoli sono iscritti con tutti i pertinenti dati nel registro dei veicoli immatricolati secondo l'articolo 17*a* della legge federale del 20 dicembre 1957[5] sulle ferrovie (Lferr).

4 RS **152.3**
5 RS **742.101**

Art. 25 Funzionalità del DAC

La portata e la definizione delle funzionalità del DAC installato sono rette dalle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Il DAC installato deve comprendere almeno le seguenti funzionalità:

a. l'accoppiamento e lo sganciamento meccanici automatici;

b. l'accoppiamento e lo sganciamento automatici delle condotte d'aria dei freni;

c. l'accoppiamento e lo sganciamento automatici dei raccordi elettrici;

d. lo sganciamento manuale sicuro sulla sella di lancio;

e. la prova automatica dei freni;

f. il rilevamento digitale della disposizione dei carri e del loro orientamento nel treno;

g. l'informazione digitale sull'integrità del treno.

Art. 26 Importo dei contributi d'investimento
(art. 15 cpv. 4 LTM)

[1] Il contributo d'investimento per carri ferroviari costruiti a partire dal 2010 e immatricolati precedentemente al 1° gennaio 2026 o acquistati durante il periodo di validità del credito d'impegno per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale nel trasporto di merci per ferrovia[6] ammonta a 10 000 franchi.

[2] Il contributo per carri ferroviari costruiti nel periodo 1995–2009 ammonta a 5000 franchi.

[3] Il contributo per veicoli motore che a equipaggiamento concluso sono impiegati per almeno altri cinque anni ammonta a 75 000 franchi.

Art. 27 Domanda

[1] La domanda per la concessione di contributi d'investimento deve essere presentata all'UFT.

[2] La domanda deve essere corredata delle seguenti informazioni:

a. elenco dei veicoli con relativo numero d'immatricolazione;

b. anno di costruzione di ogni veicolo.

[3] L'UFT può, se necessario, esigere ulteriori documenti.

[4] Decide in merito alla domanda.

[6] FF …

Art. 28 Assegnazione
(art. 15 cpv. 2 LTM)

L'UFT assegna ai detentori di veicoli i contributi d'investimento mediante decisione. Nella decisione sono stabiliti i veicoli, con numero d'immatricolazione, di cui si finanzia l'equipaggiamento.

Art. 29 Coordinamento dei lavori di equipaggiamento
(art. 15 cpv. 2 e 4 LTM)

[1] Il settore istituisce un'organizzazione per l'equipaggiamento con il DAC.

[2] L'UFT può delegare a quest'organizzazione compiti preminenti concernenti l'equipaggiamento con il DAC.

[3] L'UFT concorda con essa per scritto in particolare:

a. contenuto e portata dei compiti;

b. indennizzo delle spese;

c. i diritti su sistemi e applicazioni informatici nonché dati.

[4] L'UFT può delegare all'organizzazione la gestione dei contributi d'investimento concessi in virtù delle decisioni sull'assegnazione di cui all'articolo 28.

[5] I costi non coperti pianificati per l'adempimento dei compiti delegati sono finanziati come uscite per beni e servizi subordinate mediante il credito d'impegno per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale nel trasporto di merci per ferrovia[7].

[6] L'organizzazione conclude con i detentori di veicoli interessati contratti scritti sui lavori che la stessa deve assumersi e sulla ripartizione dei costi. In tali contratti devono essere disciplinati i lavori che vanno oltre il contenuto e la portata secondo il capoverso 3 lettera a, fatturati alle condizioni di mercato.

Sezione 5: Contributi d'investimento per veicoli rispettosi del clima

Art. 30 Presupposti
(art. 16 cpv. 3 LTM)

Possono essere concessi contributi d'investimento per veicoli ferroviari rispettosi del clima e per battelli merci della navigazione interna, se immatricolati in Svizzera.

Art. 31 Contributi d'investimento
(art. 16 cpv. 3 LTM)

[1] La Confederazione accorda i contributi d'investimento sotto forma di contributi a fondo perso.

[2] Per le imbarcazioni l'importo dei contributi è calcolato in funzione dei costi supplementari dell'investimento in un veicolo con propulsioni a basse emissioni rispetto

[7] FF …

all'investimento in un veicolo convenzionale nonché dell'impatto sulla riduzione di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici.

3 L'aliquota del contributo federale ammonta, considerato l'interesse proprio del richiedente, al massimo al 50 per cento dei costi supplementari di cui al capoverso 2.

Art. 32 Domanda
(art. 16 cpv. 3 LTM)

1 La domanda per la concessione di contributi d'investimento deve essere presentata all'UFT.

2 La domanda deve essere corredata delle seguenti informazioni:

a. una descrizione completa dell'equipaggiamento o del nuovo acquisto e del suo impatto sulla riduzione di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici;

b. un preventivo e un'offerta comparativa per un battello a propulsione convenzionale;

c. indicazioni su contributi assegnati da poteri pubblici e da terzi;

d. il contributo richiesto alla Confederazione.

3 L'UFT può, se necessario, esigere ulteriori documenti.

4 Decide in merito alla domanda.

Art. 33 Assegnazione
(art. 16 cpv. 3 LTM)

1 L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione o convenzione. Ivi stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo del contributo d'investimento.

2 I contributi d'investimento ai sensi dell'articolo 16 LTM non sono accordati per progetti ai quali sono già stati assegnati contributi dei poteri pubblici in virtù di altre basi legali oppure i contributi della Confederazione sono adeguatamente ridotti.

Sezione 6: Contributi d'esercizio

Art. 34 Traffico combinato transalpino (ex art. 15)
(art. 8 LTrasf)

1 Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze superiori a 600 chilometri, e nel traffico combinato transalpino accompagnato, la Confederazione indennizza alle imprese di trasporto ferroviario e a terzi i costi non coperti delle offerte di trasporto da essa ordinate ed effettivamente fornite.

2 L'UFT stabilisce le scadenze delle singole fasi della procedura di ordinazione e le aliquote massime dei contributi.

3 Nel traffico combinato transalpino non accompagnato, su distanze inferiori a 600 chilometri, la Confederazione può erogare un'indennità forfettaria per spedizione.

Tale indennità è superiore a quella versata per spedizione su distanze superiori a 600 chilometri. L'UFT stabilisce l'importo dell'indennità per spedizione.

4 Le imprese di trasporto ferroviario e i terzi che rivendicano il diritto ai contributi d'esercizio presentano ogni anno un'offerta all'UFT.

5 L'offerta deve contenere in particolare le seguenti indicazioni:

a. il numero di treni;

b. il numero di spedizioni;

c. i contributi assegnati da terzi;

d. un conto di previsione.

6 Se accetta un'offerta, l'UFT conclude una convenzione con il fornitore di prestazioni. La convenzione stabilisce in particolare l'offerta di trasporto ordinata e l'importo dei contributi d'esercizio nonché le modalità di comunicazione dei dati da parte del fornitore di prestazioni e di versamento dei contributi d'esercizio.

Art. 35 Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni (ex art. 16)
(art. 12 LTM)

1 Se un Cantone ordina un'offerta del trasporto di merci per ferrovia e presenta alla Confederazione una domanda di contributi d'esercizio, tale domanda deve comprendere:

a. una bozza della convenzione sull'offerta di trasporto;

b. la presentazione di una strategia del traffico merci a livello cantonale o di un programma del traffico merci;

c. l'importo del contributo richiesto alla Confederazione per il relativo periodo.

2 Se un Cantone ordina un'offerta di trasporto sulla rete ferroviaria a scartamento ridotto, i contributi d'esercizio della Confederazione possono essere aumentati fino a concorrenza della quota percentuale della partecipazione federale secondo l'allegato 3 dell'ordinanza del 16 ottobre 2024[8] sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV).

3 L'UFT conclude insieme al Cantone una convenzione con il fornitore delle prestazioni.

Sezione 7: Contributi d'investimento e d'esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati

Art. 36 (ex art. 24)

1 La Confederazione può accordare contributi d'investimento e d'esercizio per il promovimento del trasporto di veicoli stradali accompagnati (carico autoveicoli).

8 RS **745.16**

2 I contributi d'investimento sono concessi sotto forma di mutui rimborsabili senza interessi o di contributi a fondo perso. La procedura è retta dall'articolo 18 LUMin[9].

3 La procedura di erogazione dei contributi d'esercizio è retta dagli articoli 30–32 e 34–41 OITRV[10].

Capitolo 3: Binari di raccordo

Sezione 1: Concessione del raccordo, pianificazione e costruzione di binari di raccordo

Art. 37 Concessione del raccordo (ex art. 25)
(art. 18 e 20 LTM)

1 La persona che intende presentare una domanda di costruzione per un binario di raccordo o l'autorità pianificatoria competente chiede al gestore dell'infrastruttura interessato di pronunciarsi sulla concessione del raccordo.

2 Su tratta aperta il raccordo viene concesso solo in singoli casi motivati.

Art. 38 Disposizioni contrattuali (ex art. 26)
(art. 22 LTM)

1 Il gestore dell'infrastruttura e il raccordato diretto si accordano in un contratto di raccordo scritto sui compiti e le competenze, in particolare per quanto riguarda la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e lo smantellamento del dispositivo di raccordo.

2 Per raccordato s'intende il proprietario dell'impianto. Se l'impianto è di fatto gestito da un terzo, è considerato raccordato quest'ultimo. Il suo rapporto con il proprietario è disciplinato in un contratto.

Art. 39 Modifica, chiusura temporanea e smantellamento del dispositivo di raccordo (ex art. 27)

1 Se è necessario procedere alla modifica o alla chiusura temporanea di un dispositivo di raccordo, il gestore dell'infrastruttura deve informarne il raccordato con preavviso di un anno. Il contratto di raccordo deve essere adeguato di conseguenza.

2 Il gestore dell'infrastruttura comunica al raccordato e motiva per scritto, mediante disdetta del contratto di raccordo, con preavviso di un anno, che il dispositivo di raccordo:

a. sarà smantellato;

9 RS **725.116.2**
10 RS **745.16**

b. non potrà più essere utilizzato.

Art. 40 Copertura dei costi dei dispositivi di raccordo (ex art. 28)
(art. 23 LTM)

1 Il gestore dell'infrastruttura assume i costi dei dispositivi di raccordo.

2 Se il dispositivo di raccordo viene adeguato su richiesta del raccordato o smantellato per causa dello stesso, il raccordato assume i costi che ne derivano. Il gestore dell'infrastruttura partecipa ai costi per quanto tragga vantaggi dalla misura.

Art. 41 Principi applicabili alla pianificazione e alla costruzione (ex art. 29)
(art. 19 cpv. 1 e 2 LTM)

1 La pianificazione e la costruzione dei binari di raccordo sottostanno alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria.

2 Le disposizioni in materia di interoperabilità non sono applicabili.

Art. 42 Licenza di costruzione; verifica da parte dell'UFT (ex art. 30)
(art. 18 cpv. 2 LTM)

1 Le domande di costruzione, modifica e smantellamento di binari di raccordo sottostanno alla verifica dell'UFT ai sensi dell'articolo 18 capoverso 2 LTM. Sottostanno a tale verifica anche le domande di costruzione relative a opere e impianti che si trovano sopra, sotto e vicino a binari di raccordo e che potrebbero compromettere la sicurezza dell'esercizio dei binari di raccordo.

2 Non sottostanno a tale verifica le domande di costruzione per opere e impianti ai sensi dell'articolo 1*a* dell'ordinanza del 2 febbraio 2000[11] sulla procedura d'approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF).

3 I documenti da presentare ai fini della verifica sono definiti nell'articolo 3 capoversi 1 e 2 OPAPIF.

4 L'UFT verifica i documenti in funzione dei rischi e per campionatura. Può procedere direttamente alla verifica della documentazione oppure farla eseguire da periti indipendenti, nonché esigere attestati e rapporti di perizia dal richiedente.

5 Comunica il risultato della verifica al richiedente e all'autorità direttiva entro sei mesi dalla ricezione della documentazione completa.

Sezione 2: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo

Art. 43 Sicurezza (ex art. 31)
(art. 19 cpv. 3 LTM)

1 L'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo sottostanno alle disposizioni in materia di sicurezza previste dalla legislazione ferroviaria.

11 RS **742.142.1**

2 Per l'esercizio dei binari di raccordo non sono necessari né un'autorizzazione di sicurezza né un certificato di sicurezza né un sistema di gestione della sicurezza.

Art. 44 Autorizzazione d'esercizio (ex art. 32)
(art. 18 cpv. 3 LTM)

1 La domanda per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio deve essere presentata all'UFT al più tardi tre mesi prima della data prevista per la messa in esercizio del binario di raccordo. La documentazione da presentare è retta dall'articolo 8 dell'ordinanza del 23 novembre 1983[12] sulle ferrovie (Oferr).

2 L'UFT può ritirare l'autorizzazione qualora non sia più garantito un esercizio sicuro del binario di raccordo, segnatamente a causa di una manutenzione lacunosa.

3 Se non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio, l'UFT può in qualsiasi momento ingiungere al raccordato di attestare la conformità dell'impianto al diritto o verificarla direttamente oppure incaricarne un perito.

Art. 45 Prescrizioni d'esercizio (ex art. 33)
(art. 19 cpv. 2 e 3 LTM)

1 I raccordati emanano prescrizioni d'esercizio che garantiscano il funzionamento certo dell'esercizio ferroviario sia in caso di esercizio regolare sia in caso di perturbazione.

2 Nelle prescrizioni d'esercizio prescrivono in particolare l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e le misure necessarie in caso di evento ai sensi degli articoli 15 e 16 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014[13] concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti e nominano i responsabili per l'esercizio e la manutenzione nonché i rispettivi sostituti.

3 I raccordati mettono le loro prescrizioni d'esercizio a disposizione dell'UFT quale base per la sua attività di vigilanza. Le prescrizioni d'esercizio che derogano alle prescrizioni sulla circolazione dei treni emanate dall'UFT in virtù dell'articolo 17 capoverso 3 Lferr[14] devono essere sottoposte all'UFT per approvazione al più tardi tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore.

Art. 46 Personale (ex art. 34)
(art. 28 cpv. 2 LTM)

1 I raccordati nominano almeno un responsabile per la direzione dell'esercizio e la manutenzione dei propri impianti nonché un sostituto.

2 La pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo possono essere affidati soltanto a personale adeguatamente formato.

3 Se la sicurezza dell'esercizio impone particolari esigenze, i raccordati verificano periodicamente le conoscenze del servizio e le condizioni di salute del loro personale.

12 RS **742.141.1**
13 RS **742.161**
14 RS **742.101**

4 Le persone che guidano veicoli motore delle ferrovie o che svolgono attività rilevanti per la sicurezza su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'ordinanza del 4 novembre 2009[15] sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

Art. 47 Veicoli (ex art. 35)

1 I veicoli che circolano esclusivamente su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'articolo 81 Oferr[16]. L'esercizio e la manutenzione di tali veicoli devono essere svolti in modo che sia possibile un esercizio ferroviario sicuro sui binari di raccordo. I servizi responsabili della manutenzione di tali veicoli non sottostanno all'obbligo di certificazione.

2 Per tali veicoli non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio.

3 I veicoli che circolano anche al di fuori dei binari di raccordo sottostanno all'articolo 5*j* Oferr[17].

Sezione 3: Deroghe alle prescrizioni concernenti la costruzione, l'esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo

Art. 48 (ex art. 36)
(art. 19 cpv. 3 LTM)

1 L'UFT può ordinare deroghe alle prescrizioni tecniche e d'esercizio e alle disposizioni in materia di sicurezza allo scopo di prevenire pericoli per le persone, per le cose o per importanti beni giuridici.

2 In casi singoli può accordare deroghe secondo il capoverso 1 se il richiedente comprova che:

a. è garantito lo stesso livello di sicurezza; o

b. non ne deriva un rischio inaccettabile e sono adottate tutte le misure proporzionate per ridurre i rischi.

Sezione 4: Responsabilità e assicurazione di responsabilità civile per i binari di raccordo

Art. 49 Responsabilità (ex art. 37)
(art. 19 cpv. 3 LTM)

1 I raccordati sono responsabili della pianificazione e della costruzione conformi alle prescrizioni, della sicurezza dell'esercizio e della manutenzione dei binari di raccordo e dei loro veicoli.

15 RS **742.141.2**
16 RS **742.141.1**
17 RS **742.141.1**

2 Sono tenuti ad adattare le costruzioni, gli impianti e i veicoli esistenti alle nuove conoscenze, alle condizioni quadro o alle prescrizioni modificate, se la sicurezza lo esige.

3 Nel caso degli impianti elettrici, il raccordato è considerato titolare dell'esercizio ai sensi dell'articolo 46 Oferr[18].

Art. 50 Assicurazione di responsabilità civile (ex art. 38)
(art. 24 cpv. 4 LTM)

1 I raccordati e i terzi che utilizzano il binario di raccordo devono stipulare una copertura assicurativa con un'impresa d'assicurazione autorizzata a esercitare in Svizzera o con un altro istituto riconosciuto dall'autorità di sorveglianza sulle assicurazioni.

2 L'assicurazione di responsabilità civile deve coprire i rischi dei trasporti effettuati sul binario di raccordo. La somma assicurata deve ammontare almeno a cinque milioni di franchi per sinistro e comprendere i danni materiali e alle persone.

Sezione 5: Vigilanza sui binari di raccordo

Art. 51 (ex art. 39)
(art. 28 cpv. 1 e 2 LTM)

1 Ai fini della vigilanza di cui all'articolo 28 capoversi 1 e 2 LTM, l'UFT tiene un inventario dei binari di raccordo. Emana una direttiva sulla tenuta dell'inventario, in particolare sui dati che i raccordati sono tenuti a comunicare.

2 Nell'ambito della vigilanza summenzionata, effettua rilevamenti periodici dell'estensione e dell'esercizio dei binari di raccordo.

3 Può delegare a terzi attività di vigilanza.

Capitolo 4: Disposizioni finali

Art. 52 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

L'abrogazione e la modifica di altri atti normativi sono disciplinate nell'allegato.

Art. 53 Disposizioni transitorie

1 Le domande per la concessione di contributi d'investimento presentate prima dell'entrata in vigore della presente ordinanza sono rette dal diritto anteriore.

2 Il finanziamento dei dispositivi di raccordo per i quali all'entrata in vigore della presente ordinanza sussiste un contratto tra il gestore dell'infrastruttura e il raccordato, continua a essere retto da tale contratto.

18 RS **742.141.1**

3 Le decisioni di assegnazione esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente ordinanza rimangono valide secondo il diritto anteriore.

4 Per i binari di raccordo per i quali all'entrata in vigore della presente ordinanza è pendente una domanda di costruzione, la procedura di rilascio della licenza di costruzione è retta dal diritto anteriore.

5 Fino al 31 dicembre 2028, in deroga all'articolo 10 capoverso 2 è possibile concludere le convenzioni secondo l'articolo 10 per una durata inferiore al periodo di validità del credito d'impegno secondo l'articolo 10 capoverso 9 LTM.

Art. 54 Entrata in vigore

1 La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 2026.

… In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Karin Keller-Sutter
Il Cancelliere della Confederazione, Viktor Rossi

Allegato
(art. 52)

Abrogazione e modifica di altri atti normativi

I

L'ordinanza del 25 maggio 2016[19] sul trasporto di merci è abrogata.

II

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

1. Ordinanza del 19 giugno 2024[20] concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali

Ingresso

visto l'articolo 150 capoverso 1 della legge militare del 3 febbraio 1995[21];
visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 2019[22] sulla protezione della popolazione e sulla protezione civile;
visti gli articoli 27 e 57 capoverso 1 della legge del 17 giugno 2016[23] sull'approvvigionamento del Paese (LAP);
visto l'articolo 57*c* capoverso 2 della legge federale del 19 dicembre 1958[24] sulla circolazione stradale;
visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957[25] sulle ferrovie (Lferr);
visto l'articolo 8 capoverso 2 della legge del 21 marzo 2025[26] sul trasporto di merci;
visto l'articolo 13 della legge federale del 20 marzo 2009[27] sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS);
visto l'articolo 41 della legge del 20 marzo 2009[28] sul trasporto di viaggiatori (LTV),

19 RU **2016** 1859, **2019** 4379, **2020** 1915, **2023** 805, **2024** 183, **2024** 609
20 RS **520.16**
21 RS **510.10**
22 RS **520.1**
23 RS **531**
24 RS **741.01**
25 RS **742.101**
26 RS ...
27 RS **744.10**
28 RS **745.1**

2. Ordinanza del 27 marzo 2024[29] sul traffico pesante

Capitolo 3, sezione 3 (art. 15–19)
Abrogata

Art. 107 Restituzione della tassa per corse iniziali e finali nel TCNA

La restituzione della tassa per corse iniziali e finali nel TCNA effettuate nel 2025 è retta dal diritto anteriore.

3. Ordinanza del 15 giugno 2001[30] sugli addetti alla sicurezza

Ingresso

visti gli articoli 30 capoverso 5, 103 capoverso 1 e 106 capoverso 1 della legge del 19 dicembre 1958[31] sulla circolazione stradale;
visti gli articoli 7 capoverso 1 e 31 capoverso 1 della legge del 21 marzo 2025[32] sul trasporto di merci,

4. Ordinanza del 25 novembre 1998[33] concernente l'accesso alla rete ferroviaria

Art. 22 cpv. 2 lett. b e c
Abrogate

5. Ordinanza del 31 ottobre 2012[34] concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune

Ingresso

visti gli articoli 7 capoverso 1, 26 capoverso 3 e 31 capoverso 1 della legge del 21 marzo 2025[35] sul trasporto di merci;
visto l'articolo 48*a* capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997[36] sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione,

29 RS **641.811**
30 RS **741.622**
31 RS **741.01**
32 RS …
33 RS **742.122**
34 RS **742.412**
35 RS …
36 RS **172.010**

6. Ordinanza del 31 ottobre 2012[37] sui mezzi di contenimento per merci pericolose

Ingresso

visti gli articoli 7 capoverso 1, 26 capoverso 3 e 31 capoverso 1 della legge del 21 marzo 2025[38] sul trasporto di merci;
visti gli articoli 30 capoverso 5, 103 capoverso 1 e 106 capoverso 1 della legge del 19 dicembre 1958[39] sulla circolazione stradale;
visti gli articoli 46*a* e 48*a* capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997[40] sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione;
visto l'articolo 9 della legge del 12 giugno 2009[41] sulla sicurezza dei prodotti;
in esecuzione della legge federale del 6 ottobre 1995[42]
sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTC),

Allegato 1 tabella 1 n. 2 lett. b e tabella 2 n. 3 e 5

Tabella 1

Procedura	Organismo di valutazione della conformità
Approvazione del prototipo	Xa
Riconoscimento e sorveglianza dei programmi di controllo della qualità dei fabbricanti	Xa
Ispezione e controllo iniziali	Xa o IS
Ispezione e controllo periodici	Xa o Xb o IS

2. Le seguenti prescrizioni sono da ritenersi adempiute se le procedure menzionate nella tabella 2 sono attuate dagli organismi di valutazione della conformità indicati:
   b. per il trasporto su strada, i capitoli 6.7–6.13 ADR.

Tabella 2

37 RS **930.111.4**
38 RS …
39 RS **741.01**
40 RS **172.010**
41 RS **930.11**
42 RS **946.51**

Procedura	Organismo di valutazione della conformità
Controllo del prototipo	Xa
Certificato di approvazione del prototipo	Xa
Sorveglianza della fabbricazione	Xa
Controllo iniziale	Xa
Verifica della messa in servizio	Xa
Controllo periodico, controllo intermedio e controllo eccezionale	Xa

3. Si intende per:

– Xa: un organismo di valutazione della conformità accreditato secondo la norma EN ISO/IEC 17020 di categoria A (fatta eccezione per il n. 8.1.3) e designato secondo l'allegato 5 o una persona incaricata dall'autorità competente;

– Xb: un organismo di valutazione della conformità accreditato secondo la norma EN ISO/IEC 17020 di categoria B (fatta eccezione per il n. 8.1.3) e designato secondo l'allegato 5;

– IS: un servizio di controllo interno posto sotto la sorveglianza di un organismo di valutazione della conformità Xa.

5. Il riconoscimento dei programmi di controllo della qualità dei fabbricanti è rilasciato a tempo determinato e deve essere rinnovato di regola ogni cinque anni. In singoli casi l'UFT può fissare intervalli di rinnovo diversi.

Allegato 4 n. 1

1. Gli organismi che intendono effettuare valutazioni della conformità, rivalutazioni della conformità, controlli periodici, controlli intermedi e controlli eccezionali di attrezzature a pressione trasportabili devono adempiere gli obblighi previsti dai seguenti punti del RID o dell'ADR:

   a. 1.8.6.3.2 in merito al loro lavoro;

   b. 1.8.6.3.3 in caso di deleghe di compiti di controllo;

   c. 1.8.6.3.4 in merito agli obblighi di notifica.

Allegato 5 n. 2

2. Condizioni

Un organismo di valutazione della conformità deve adempiere gli obblighi di cui al punto 1.8.6.3.1 lettere a–k del RID o dell'ADR.

Allegato 6 n. 1 lett. a
Concerne soltanto il testo francese