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, 30 aprile 2025

Revisione totale della legge sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza

(Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci)

Rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione

Bozza per la consultazione

N. dossier: BAV-330.0-8/3/2/3

Indice

1 Situazione iniziale 3
2 Punti essenziali del progetto....3
3 Commento alle singole disposizioni 6
3.1 Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci 6
3.2 Modifiche dell'ordinanza del 19 giugno 2024 concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali 31
3.3 Modifiche dell'ordinanza 27 marzo 2024 sul traffico pesante....31
3.4 Modifiche dell'ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza 32
3.5 Modifiche dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria....32
3.6 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune....32
3.7 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 sui mezzi di contenimento per merci pericolose 32

1 Situazione iniziale

Il 10 gennaio 2024 il Consiglio federale ha adottato il messaggio sulla legge sul trasporto di merci (revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione[1]) sottoponendolo all'attenzione delle Camere federali. La revisione totale della legge è stata approvata dal Parlamento il 21 marzo 2025[2].

La revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM) prevede un nuovo orientamento delle condizioni quadro e l'introduzione di nuovi strumenti di promovimento per il traffico merci su rotaia. Con i provvedimenti contenuti nella LTM totalmente riveduta (di seguito nLTM) si mira a potenziare il traffico merci su rotaia in modo che possa fornire un maggior contributo alla sicurezza dell'approvvigionamento e al raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale ed energetica della Confederazione.

Oltre alla revisione totale della LTM, il progetto comprendeva modifiche di altre leggi ovvero la legge del 19 dicembre 1997[3] sul traffico pesante (LTTP), la legge federale del 22 marzo 1985[4] 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) e la legge del 20 dicembre 1957[5] sulle ferrovie (Lferr).

Le decisioni relative alla revisione totale della LTM, e insieme ad esse gli adeguamenti delle ordinanze, dovranno essere posti integralmente in vigore il 1° gennaio 2026.

2 Punti essenziali del progetto

Oggetto

A seguito della revisione totale della LTM, viene sottoposta a revisione totale l'ordinanza del 25 maggio 2016[6] concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (ordinanza sul trasporto di merci, OTM), che viene di conseguenza abrogata. Le disposizioni dell'OTM finora vigente (di seguito vOTM) che non riguardano gli strumenti di promovimento finanziario sono riprese nella nuova OTM (di seguito nOTM) perlopiù senza modifiche (sezioni 5–10 della vOTM).

In questo contesto è inoltre previsto un adeguamento delle seguenti ordinanze (cfr. allegato della nOTM):

- ordinanza del 19 giugno 2024[7] concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (OCTSE);
- ordinanza del 27 marzo 2024[8] concernente la tassa sul traffico pesante (ordinanza sul traffico pesante, OTTP);
- ordinanza del 15 giugno 2001[9] sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS);
- ordinanza del 25 novembre 1998[10] concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF);
- ordinanza del 31 ottobre 2012[11] concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD);

[1] FF **2024** 300
[2] FF **2025** 1103
[3] RS **641.81**
[4] RS **725.116.2**
[5] RS **742.101**
[6] RS **742.411**
[7] RS **520.16**
[8] RS **641.811**
[9] RS **741.622**
[10] RS **742.122**
[11] RS **742.412**

- ordinanza del 31 ottobre 2012[12] 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).

Panoramica degli adeguamenti delle ordinanze

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

Ordinanza	**Breve commento**	**Capitolo**
Ordinanza del 25 maggio 2016 sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (Ordinanza sul trasporto di merci, OTM; RS *742.411*)	Revisione totale OTM incl. abrogazione delle disposizioni dell'OTM del 25 maggio 2016 In particolare nuova versione delle sezioni nel capitolo 2 nOTM	3.1
Ordinanza del 6 marzo 2000 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS *641.811*)	Adeguamento a seguito della modifica apportata alla LTTP: abrogazione delle disposizioni concernenti la restituzione della TTPCP per le corse iniziali e finali nel traffico combinato e inserimento di una disposizione transitoria.	3.3
Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS *742.122*)	Adeguamento a seguito della modifica della Lferr (art. 9*c* cpv. 3bis)	3.5
Ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (OCTSE; RS *531.40*)	Queste ordinanze sul coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali e riguardanti le merci pericolose si basano sulla LTM finora in vigore. Poiché quest'ultima è stata sottoposta a revisione totale, nell'ingresso vengono citati gli articoli della nuova LTM.	3.2
Ordinanza sugli addetti alla sicurezza (OASA; RS *741.622*)		3.4
Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD; RS *742.412*)		3.6
Ordinanza concernente l'immissione in commercio e la sorveglianza sul mercato di mezzi di contenimento per merci pericolose (OMCont; RS *930.111.4*)	Vari adeguamenti nell'allegato	3.7

[12] RS **930.111.4**

Panoramica di altri adeguamenti normativi legati alla revisione totale della LTM

Regolamento di competenza del Consiglio federale	**Breve commento**
Adeguamento *Regolamento interno della Commissione del trasporto ferroviario (RS 742.101.4)* Per questo atto normativo si provvederà a coinvolgere le parti interessate in un secondo momento.	Adeguamento sulla base della revisione totale LTM

Disposizioni di competenza dell'UFT	**Breve commento**
Adeguamento *Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4)* Per questo atto normativo si provvederà a coinvolgere le parti interessate in un secondo momento.	Adeguamento a seguito della modifica della Lferr (art. 9*c* cpv. 3bis) (prestazioni di manovra)
Emanazione *Direttiva dell'UFT sul promovimento finanziario del traffico a carro completo isolato mediante convenzioni sulle prestazioni* Per questo atto normativo si è già provveduto a coinvolgere le parti interessate.	Definizione della procedura per il promovimento finanziario del traffico a carro completo isolato (TCCI) mediante convenzioni sulle prestazioni e indicazione della relativa procedura di presentazione e valutazione delle offerte
Emanazione *Direttiva dell'UFT concernente i contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo e di carico e l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico* Per questo atto normativo si provvederà a coinvolgere le parti interessate in un secondo momento.	Definizione della procedura e dei costi computabili per ciascun elemento dell'impianto mediante importi forfettari per il versamento dei contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo e di carico; definizione della procedura per l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico
Emanazione *Direttiva dell'UFT sull'inventario* di cui all'articolo 51 capoverso 1 nOTM Per questo atto normativo si provvederà a coinvolgere le parti interessate in un secondo momento.	Definizione della forma e del contenuto dell'inventario, in particolare delle informazioni che devono essere comunicate dai raccordati.

Basi e considerazioni generali

- Messaggio del 10 gennaio 2024 concernente la revisione totale della legge sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione, che fa da fondamento ai qui proposti adeguamenti. Disponibile al seguente indirizzo: FF 2024 300 - Messaggio sulla legge sul trasporto di merci.

- Legge del 21 marzo 2025 sul trasporto di merci
  FF 2025 1103 - Legge federale sul trasporto di ... | Fedlex

Tutte le disposizioni contenute nella nLTM e nOTM sono compatibili con l'Accordo del 21 giugno 1999[13] fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo sui trasporti terrestri). Secondo l'articolo 35 dell'Accordo sui trasporti terrestri, la Svizzera è autorizzata ad adottare provvedimenti di sostegno finanziario per il promovimento del traffico merci su rotaia. Gli strumenti di promovimento finanziario descritti nel progetto non generano distorsioni sproporzionate della concorrenza. Si può tuttavia rinunciare a esplicitare nelle disposizioni pertinenti che i contributi di promovimento finanziario possono essere concessi senza discriminazioni anche alle imprese con sede all'estero. Gli strumenti, strutturati in maniera non discriminatoria, rispettano i principi enunciati all'articolo 32 dell'Accordo.

La nLTM e la nOTM stabiliscono quote di promovimento federale massime per diversi aiuti finanziari. Il Consiglio federale ritiene che, ai fini di un adempimento efficiente del compito, la quota di prestazioni proprie debba essere il più elevata possibile e, pertanto, si prefigge che gli aiuti finanziari di regola non ammontino a più del 50 per cento dei costi del compito sostenuto. L'UFT fissa perciò la quota massima degli aiuti finanziari erogati sulla base della LTM, già oggi e anche in futuro, di regola al 50 per cento.

3 Commento alle singole disposizioni

3.1 Revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci

I più importanti adeguamenti a livello di ordinanza derivano dalla revisione totale della LTM (di seguito nLTM). Gli adeguamenti normativi vengono concretizzati principalmente nell'OTM. Come l'omonima legge, anche questa ordinanza viene sottoposta a una revisione totale.

L'OTM del 25 maggio 2016 è abrogata. Molte disposizioni (in particolare nel capitolo 3 della vOTM) sono tuttavia riprese nella nOTM senza modifiche sostanziali. L'OTM viene completata con nuove disposizioni risultanti dalla nLTM. In aderenza al titolo di quest'ultima, la nuova ordinanza sarà denominata ordinanza concernente il trasporto di merci per ferrovia, per idrovia e con impianti a fune. La struttura della nOTM rispecchia la struttura della nLTM e si articola nei seguenti capitoli e sezioni:

Capitolo 1: Disposizioni generali
Capitolo 2: Contributi d'investimento e altri contributi
- Sezione 1: Contributi d'investimento per impianti di trasbordo e di carico
- Sezione 2: Contributi di trasbordo e di carico
- Sezione 3: Contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia e per idrovia
- Sezione 4: Contributi d'investimento per l'accoppiamento automatico digitale
- Sezione 5: Contributi d'investimento per veicoli rispettosi del clima

[13] RS **0.740.72**

Sezione 6: Contributi d'esercizio
Sezione 7: Contributi d’investimento e d’esercizio per il trasporto di veicoli stradali accompagnati
Capitolo 3: Binari di raccordo
Sezione 1: Concessione del raccordo, pianificazione e costruzione di binari di raccordo
Sezione 2: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo
Sezione 3: Deroghe alle prescrizioni concernenti la costruzione, l’esercizio e la manutenzione dei binari di raccordo
Sezione 4: Responsabilità e assicurazione di responsabilità civile per i binari di raccordo
Sezione 5: Vigilanza sui binari di raccordo
Capitolo 4: Disposizioni finali

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

L’ordinanza contiene in particolare le disposizioni d’esecuzione della nLTM. In questo articolo è riportato l’ambito normativo dell’ordinanza che ora, alla lettera c, comprende anche 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.

Art. 2 Trasporto di merci pericolose

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM. La modifica riguarda una riformulazione linguistica.

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

Cpv. 1

Questo articolo definisce i principi applicabili alla concessione di contributi d’investimento per gli impianti di trasbordo e di carico sotto forma di contributi a fondo perso.

La Confederazione accorda i contributi d’investimento per la costruzione, l’ampliamento e il rinnovo di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC) e binari di raccordo. Possono essere concessi contributi d’investimento anche per l’acquisto di mezzi di trasbordo e di carico su tutti gli impianti di trasbordo e di carico, compresi gli impianti di carico e scarico.

Il concetto di nuova costruzione precisa il concetto di costruzione presente nella legge. Per nuova costruzione si intende la realizzazione di un nuovo impianto o l’acquisto di un nuovo mezzo di trasbordo e di carico. Per rinnovo si intende il rinnovo o la sostituzione di elementi esistenti dell’impianto, nonché la sostituzione di mezzi di trasbordo e di carico esistenti. Sono considerati rinnovi anche gli adeguamenti della configurazione dell’impianto o delle dotazioni tecniche.

Per ampliamento di un impianto si intende la nuova costruzione o l’acquisto di nuovi elementi per un impianto di trasbordo e di carico già esistente o per i mezzi di trasbordo e di carico già esistenti.

Cpv. 2

All'estero sono finanziabili solo gli impianti di trasbordo TC che servono prevalentemente al trasferimento del traffico merci pesante transalpino transitante attraverso la Svizzera. Sono computabili solo i volumi di trasporto relativi a questo traffico.

Cpv. 3

Com'è prassi invalsa, deve essere prevista la possibilità di esigere un pegno immobiliare o una garanzia bancaria 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 duraturo degli impianti. Le garanzie bancarie sono accettate solo se costituite presso un istituto bancario classificato nella classe di rating più alta. In caso di garanzie di istituti bancari esteri, questi ultimi devono disporre di una sede in Svizzera; inoltre, il foro competente deve essere quello di Berna. I dettagli sono stabiliti nella convenzione con i gestori degli impianti di cui all'articolo 10 nLTM.

Art. 4 Presupposti

Cpv. 1

Il principio secondo cui il gestore deve partecipare all'investimento con mezzi propri è conforme alla disposizione della vOTM. 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. Con una partecipazione adeguata con mezzi propri si mira a garantire che un gestore abbia un interesse sufficiente all'esercizio duraturo di un impianto sovvenzionato, poiché partecipa in misura significativa ai rischi finanziari dell'esercizio. In questo modo si garantisce inoltre che nessun impianto venga realizzato esclusivamente con fondi di terzi (p. es. contributi d'investimento provenienti esclusivamente dalla Confederazione, dai Cantoni e dai Comuni).

Cpv. 2

Per garantire che un gestore che non è anche proprietario di un impianto possa realizzare i progetti corrispondenti, l'UFT richiede una prova sotto forma di contratto o convenzione tra il gestore e il proprietario.

Il principio secondo cui il richiedente deve garantire un accesso non discriminatorio al proprio impianto vale ora solo per gli impianti di trasbordo TC. Gli impianti di trasbordo TC non hanno altro scopo logistico che il trasbordo tra ferrovia e strada, ferrovia e ferrovia o ferrovia e battello. Queste possibilità di trasbordo devono essere aperte a tutte le imprese che desiderano accedervi. I binari di raccordo puri sono esenti da tale presupposto (cfr. art. 3 cpv. 1 lett. e nLTM e n. 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci).

Cpv. 3

Per semplificare il processo, secondo il numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci, i volumi minimi sono ora richiesti solo per i progetti di nuova costruzione e di ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a 5 milioni di franchi. I volumi minimi stabiliti nell'ordinanza per i binari di raccordo e per gli impianti di trasbordo TC corrispondono all'attuale prassi consolidata. I volumi minimi annuali vanno intesi a medio termine; in singoli anni può quindi accadere che non siano raggiunti. Si applica il valore medio del periodo di sorveglianza durante i primi dieci anni civili completi a partire dalla messa in servizio o dal completamento dell'impianto.

L’UFT verifica il raggiungimento dei volumi minimi per i binari di raccordo sulla base dei dati relativi ai contributi di trasbordo e di carico (cfr. sez. 2 OTM). I gestori degli impianti di trasbordo TC, invece, ai fini della verifica dei volumi minimi continuano a comunicare il quantitativo annuo trasbordato in TEU.

Art. 5 Concessione dell’accesso non discriminatorio agli impianti

Cpv. 1

La concessione dei contributi è vincolata a oneri. Secondo gli articoli 10 capoverso 7 e 11 capoverso 4 nLTM, ciò comprende in particolare la garanzia di un accesso non discriminatorio agli impianti. Questo principio è già previsto dall’attuale normativa, ma la presente disposizione lo definisce concretamente a livello di ordinanza. Oltre all’accesso agli impianti di trasbordo TC, compresi i relativi impianti di binari, ora vale anche per l’accesso all’intera infrastruttura portuale. L’obbligo di accesso non discriminatorio è abrogato per i binari di raccordo puri.

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 dei gestori d’impianto circa le modalità e l’indennizzo per tutti gli impianti cofinanziati dalla Confederazione. Si rinuncia a una regolamentazione della parità di trattamento per le diverse forme di trasbordo negli impianti di trasbordo TC. I gestori degli impianti devono poter differenziare i prezzi tra le diverse forme di trasbordo (strada – rotaia, rotaia – rotaia, rotaia – battello) in funzione delle condizioni di mercato e della concorrenza.

Cpv. 2

Il capoverso 2 corrisponde a livello di contenuto al capoverso 3 finora vigente e disciplina la confidenzialità dei dati di terzi da parte dei proprietari e dei gestori degli impianti.

Art. 6 Concessione dell’accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia

La disposizione, ripresa invariata dalla vOTM (ex art. 6*a*), mira a garantire che i servizi nella consegna locale dalle stazioni di formazione e di ricevimento, dove di norma opera una sola impresa, siano accessibili a tutte le imprese. I servizi di trasporto merci su rotaia possono essere forniti da diverse imprese ferroviarie. Tuttavia, in futuro questi servizi saranno anche oggetto di convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e gli operatori nell’ambito del TCCI, poiché i servizi nella consegna locale sono parte integrante di tale offerta. In attuazione del presente articolo, le convenzioni sulle prestazioni con gli operatori possono quindi contenere disposizioni relative ai luoghi e alle capacità con cui gli operatori offrono servizi nella consegna locale nell’ambito del TCCI.

Poiché in linea di principio non sono solo gli operatori nell’ambito del TCCI a poter fornire servizi nella consegna locale, si rinuncia a stralciare questa disposizione.

Art. 7 Costi computabili

Per commenti dettagliati sull’estensione della computabilità ad altri elementi e sulla semplificazione del finanziamento, si rimanda al numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci.

Cpv. 1

Secondo l’articolo 10 capoverso 4 nLTM, in futuro i costi computabili potranno essere fissati per i singoli elementi mediante importo forfettario. La definizione degli importi compete all’UFT che ha in questo modo la facoltà di stabilire gli importi forfettari in una direttiva al fine di poter determinare in modo semplice gli elementi meritevoli di essere promossi. Ciò consente in particolare di includere come computabili elementi innovativi non ancora utilizzati negli impianti e non ancora riportati nella direttiva.

In linea di principio sono computabili solo gli elementi riportati nella direttiva. Gli importi forfettari per i diversi elementi si basano su valori empirici determinati attraverso una perizia esterna indipendente e in futuro saranno periodicamente verificati dall'UFT e, se necessario, adeguati. Per gli elementi per i quali non è possibile determinare un importo forfettario, l'UFT fisserà aliquote massime nella direttiva. L'UFT verifica periodicamente se è necessario integrare ulteriori elementi nella direttiva.

L'UFT provvederà a sottoporre il progetto di direttiva (1ª edizione e successive) al parere dei gruppi interessati.

Cpv. 2

Questo capoverso contiene un'enumerazione non esaustiva dei costi non computabili. A seguito dell'estensione degli elementi computabili per un impianto, i costi relativi ai mezzi di trazione sono stati stralciati dall'enumerazione.

Cpv. 3

Questo capoverso corrisponde al capoverso 4 finora vigente ed è stato ripreso senza modifiche.

Questa disposizione corrisponde all'odierna prassi e può essere di rilievo se, per realizzare un progetto, il richiedente è costretto ad acquistare il terreno. La computabilità dei costi di acquisizione del terreno può risultare opportuna 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 a prezzi superiori ai costi di acquisto originari.

Come finora, la normativa si applica solo in singoli casi, in particolare agli impianti di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti di cui all'articolo 10 capoverso 3 nLTM.

Art. 8 Calcolo

Per commenti dettagliati sulla futura definizione delle aliquote dei contributi si rimanda al numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci.

Cpv. 1

Come indicato al numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci, l'aliquota del contributo per i rinnovi è fissata forfettariamente al 40 per cento del volume di investimenti computabile. Questa disposizione, ora riportata nella lettera a, corrisponde all'odierna prassi. Si applica il limite inferiore della fascia di promovimento di cui all'articolo 10 capoverso 3 nLTM poiché le misure di rinnovo non comportano né adeguamenti radicali della configurazione di un impianto né modifiche significative dei volumi di trasporto.

La lettera b stabilisce l'aliquota del contributo per i progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile inferiore a 5 milioni di franchi che, come indicato al numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci, in futuro ammonterà forfettariamente al 50 per cento del volume di investimenti computabile.

Secondo la lettera c l'aliquota del contributo per i progetti di nuova costruzione e ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a 5 milioni di franchi è del 40–60 per cento.

Per i progetti di nuova costruzione e ampliamento che, secondo la Concezione del trasporto di merci, rivestono importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti è possibile aumentare il contributo fino a un massimo dell'80 per cento indipendentemente dal volume di investimenti computabile (lett. d).

Cpv. 2

Per gli impianti di cui al capoverso 1 lettere c e d di questo articolo, per i quali l'UFT dispone di un margine di discrezionalità nella determinazione della percentuale di partecipazione della Confederazione, l'UFT stabilisce in una direttiva i presupposti per il calcolo tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 10 capoverso 5 nLTM. Il contributo d'investimento per progetti di cui alla lettera c ammonta sempre ad almeno 2,5 milioni di franchi. L'UFT provvederà a sottoporre il progetto di direttiva (1ª edizione e successive) al parere dei gruppi interessati.

Nel caso degli impianti di trasbordo TC, la percentuale di partecipazione della Confederazione dipende in particolare dai quantitativi trasportati e dal loro contributo al raggiungimento degli obiettivi di politica dei trasporti. Se un progetto apporta un contributo rilevante *in rapporto ai costi computabili,* viene applicato un supplemento percentuale per questo criterio. La determinazione dei volumi di trasporto da concordare è fissata nella direttiva. Considerati gli ingenti contributi d'investimento da parte della Confederazione, occorre fissare come parametro di riferimento un grado di sfruttamento della capacità prevista dell'impianto.

Cpv. 3

Il capoverso 3 corrisponde al capoverso 4 finora vigente di questo articolo ed è stato ripreso senza modifiche.

I vantaggi che un progetto genera per terzi vengono considerati nel calcolo dei contributi d'investimento e possono comportare una riduzione del contributo federale rispetto all'importo previsto dalla legge. Il Consiglio federale si aspetta che i terzi avvantaggiati da un progetto partecipino adeguatamente ai costi d'investimento. Si pensi per esempio alla realizzazione di provvedimenti volti a migliorare la sicurezza, di cui beneficiano anche terzi (p. es. separazione del traffico). La valutazione viene effettuata caso per caso.

Art. 9 Offerta

Cpv. 1

Il rapporto tra la Confederazione e i gestori degli impianti di trasbordo e di carico è ora disciplinato da convenzioni quadriennali di cui all'articolo 10 capoverso 6 nLTM.

Cpv. 2

La base della convenzione è costituita da un'offerta vincolante del richiedente. La presentazione dell'offerta avviene tramite un processo standardizzato e digitalizzato definito dall'UFT. L'elemento più importante dell'offerta è un piano d'investimento pluriennale che copra il periodo della convenzione e che sia basato sugli elementi computabili enumerati nella direttiva. Il piano d'investimento deve essere generato direttamente nell'applicazione digitale dell'UFT. Esso costituisce la base per la determinazione del contributo d'investimento della Confederazione per un periodo di convenzione corrispondente. Gli ulteriori documenti da allegare all'offerta, indicati in questo articolo, corrispondono ai documenti che dovevano già essere presentati all'UFT per una domanda d'investimento per un impianto.

L'indicazione dei volumi minimi di trasporto previsti è ora richiesta solo per i progetti con un volume di investimenti computabile superiore a 5 milioni di franchi. Tali volumi devono corrispondere almeno a

720 carri ferroviari carichi per i binari di raccordo (media calcolata sui 5 anni previsti) e 5000 unità container standard («Twenty Foot Equivalent Units», TEU) per gli impianti di trasbordo TC (media calcolata sui 10 anni previsti). Sono determinanti soltanto i volumi che non vengono comunque trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge o di oneri nelle licenze di costruzione e nelle autorizzazioni d'esercizio.

Cpv. 3

Per le offerte relative a impianti con un volume di investimenti computabile superiore a 5 milioni di franchi è necessario presentare ulteriori documenti in modo da garantire un esame approfondito e consentire la valutazione dei criteri di cui all'articolo 10 capoverso 5 nLTM per la determinazione dell'aliquota del contributo.

Cpv. 4

La regolamentazione, finora stabilita in una guida e in un'istruzione interna, sarà oggetto di una direttiva dell'UFT.

Cpv. 5

Il capoverso 5 è stato ripreso senza modifiche. La disposizione consente all'UFT di effettuare un esame delle offerte approfondito e orientato al rischio.

Art. 10 Convenzione

Per quanto riguarda il versamento dei contributi d'investimento, il rapporto tra la Confederazione e i gestori degli impianti di trasbordo e di carico è ora disciplinato nel quadro di una convenzione quadriennale tra l'UFT e il gestore dell'impianto di cui all'articolo 10 capoverso 6 nLTM. Per gli impianti di carico e di scarico le convenzioni vengono concluse esclusivamente con i gestori dei mezzi di trasbordo e di carico.

Cpv. 1

Nel capoverso 1 si stabilisce con chi l'UFT può concludere le convenzioni. Le convenzioni vengono concluse esclusivamente con i gestori di binari di raccordo e di impianti di trasbordo TC. Non vengono concluse convenzioni con i proprietari che non sono effettivamente gestori del binario di raccordo. Chi sia considerato gestore è definito all'articolo 4 capoverso 2 OTM.

Cpv. 2 e 3

Le convenzioni relative a impianti esistenti vengono di norma concluse prima dell'inizio di un periodo di credito d'impegno e si basano fondamentalmente sulla validità dei crediti d'impegno di cui all'articolo 10 capoverso 9 nLTM. In particolare per impianti nuovi, per impianti rimessi in servizio e in caso di cambio di gestore deve sussistere la possibilità di concludere convenzioni in qualsiasi momento. La durata delle convenzioni concluse durante la validità di un credito d'impegno termina alla scadenza del corrispondente periodo di credito d'impegno.

Il capoverso 4 disciplina i principali elementi del contenuto della convenzione. Gli investimenti da effettuare risultano dall'offerta presentata elettronicamente (nell'applicazione digitale appositamente predisposta). Essa comprende tutti gli elementi che vengono costruiti, acquistati o rinnovati durante il periodo di validità della convenzione. I lavori devono essere eseguiti, per quanto possibile, secondo il calendario previsto dal piano d'investimento; è tuttavia ammesso un rinvio dei lavori nel corso dell'anno entro il periodo di validità della convenzione. Sulla base del piano d'investimento viene calcolato il contributo annuale d'investimento, importante per la pianificazione delle risorse (cosiddette quote annuali).

Il versamento dei contributi d'investimento avviene sulla base dei lavori effettivamente eseguiti e viene calcolato tramite gli importi forfettari o l'aliquota massima per gli elementi realizzati. Se i costi effettivi superano il contributo d'investimento fissato nella convenzione per l'anno corrispondente, il versamento è sottoposto a riserva riguardante le richieste e i decreti di stanziamento annuali dei competenti organi della Confederazione circa il preventivo e il piano finanziario.

L'impianto deve essere mantenuto per tutta la sua durata di vita di 20 anni in uno stato tale da garantirne l'esercizio sicuro in qualsiasi momento, anche quando non viene utilizzato per il trasporto di merci. Per singoli elementi, come per esempio i dispositivi mobili di trasbordo, la durata di vita può essere ridotta; tale riduzione è disciplinata nella direttiva dell'UFT.

Per gli impianti con un volume d'investimento computabile superiore a 5 milioni di franchi, si concorderà anche in futuro il quantitativo di trasporto e un corrispondente periodo di vigilanza di 10 anni. È possibile concordare il volume minimo di trasporto.

Sono inoltre disciplinate le modalità relative ai contributi di trasbordo e di carico, quali per esempio la comunicazione dei quantitativi nell'applicazione digitale, le modalità di versamento e, se del caso, il trasferimento ad altri caricatori.

Cpv. 5

Il capoverso 5 disciplina la procedura da seguire in caso di mancata attuazione di provvedimenti indicati nella convenzione: in questo caso decade l'assegnazione dei contributi.

L'assegnazione dei contributi decade per i provvedimenti concordati che non sono stati attuati durante il periodo di validità della convenzione. I richiedenti hanno tuttavia la possibilità di presentare nuovamente domanda per questi provvedimenti nel periodo di convenzione successivo. I provvedimenti avviati ma non completati e conteggiati durante il periodo di validità della convenzione vengono trasferiti alla convenzione successiva.

Cpv. 6 e 7

Il capoverso 6 mira a consentire l'adeguamento delle convenzioni entro la durata contrattuale originariamente concordata. I gestori hanno la possibilità, se necessario, di adeguare le offerte durante la durata della convenzione fino a una data di riferimento definita dall'UFT.

In questo modo è possibile procedere a provvedimenti non pianificabili sugli impianti o reagire a eventi imprevedibili e ad altre circostanze mutevoli, tra cui anche i costi aggiuntivi. I gestori sono tenuti a comunicare immediatamente all'UFT le modifiche imminenti dovute a circostanze impreviste e i costi aggiuntivi, fornendone la motivazione. L'UFT deve approvare tali modifiche prima che ne possa essere avviata l'attuazione.

In caso di giustificati adeguamenti necessari, l'UFT redige una nuova convenzione relativa alla durata residua del credito d'impegno. Se i termini per la conclusione di una nuova convenzione sono troppo brevi e occorre adottare provvedimenti urgenti, l'UFT concede un'autorizzazione per l'acquisizione anticipata o l'inizio anticipato dei lavori. Non vengono assegnati contributi d'investimento a lavori già iniziati o acquisizione od ordinazione effettuata.

Art. 11 Versamento

Questo articolo disciplina la procedura di versamento dei contributi d'investimento assegnati. I versamenti vengono effettuati solo per provvedimenti concordati e attuati. A tal fine, il gestore deve registrare i provvedimenti attuati nell'applicazione digitale dell'UFT. I provvedimenti avviati che non possono ancora essere conteggiati vengono trasferiti alla convenzione successiva.

Per semplificare il processo, d'ora in avanti saranno concessi versamenti parziali solo per i progetti con un contributo d'investimento assegnato superiore a 5 milioni di franchi.

I dettagli relativi ai presupposti e al processo di versamento sono stabiliti nella direttiva dell'UFT.

Art. 12 Restituzione

Cpv. 1, 2, 3

Nell'ambito della semplificazione della procedura per il versamento dei contributi d'investimento e alla luce delle esperienze maturate nella prassi, in futuro le possibilità di esigere la restituzione dei contributi d'investimento versati saranno limitate in particolare alle nuove costruzioni e agli ampliamenti. Se, nel caso di un progetto di nuova costruzione o di ampliamento con un volume di investimenti computabile superiore a 5 milioni di franchi, viene concordato il volume minimo di trasporto, il mancato raggiungimento di tale volume comporta la restituzione integrale del contributo ai sensi del capoverso 1, in quanto viene meno il presupposto fondamentale per la concessione dei contributi d'investimento.

Se un progetto di nuova costruzione o ampliamento con un volume d'investimento computabile superiore a 5 milioni di franchi raggiunge il volume minimo di trasporto ma non il volume concordato, è possibile esigere solo una restituzione proporzionale fino a un contributo minimo del 40 per cento dei costi effettivamente sostenuti. Se il contributo minimo è stato ridotto (p. es. a seguito di vantaggi di terzi), si applica il contributo ridotto.

Per garantire un effetto duraturo dei contributi d'investimento versati a nuove costruzioni e ampliamenti, gli impianti devono essere mantenuti in uno stato idoneo all'esercizio per la durata di vita di almeno 20 anni. Se tale condizione non è soddisfatta, verrà richiesta una restituzione proporzionale, il cui calcolo è disciplinato nella direttiva (e per le nuove costruzioni e gli ampliamenti deve corrispondere in linea di principio alla prassi attuale).

Lo stato idoneo all'esercizio è considerato garantito se il gestore

a) dispone di una panoramica aggiornata dello stato dell'impianto, in particolare dei binari e della linea di contatto, nonché degli altri elementi dell'impianto e dei manufatti;
b) ha eseguito tutti gli interventi di manutenzione e tutti i provvedimenti tecnici o operativi necessari per garantire un esercizio sicuro dell'impianto;
c) ha aggiornato le prescrizioni d'esercizio e le ha consegnate a tutte le persone coinvolte.

I rinnovi consentono di mantenere lo stato idoneo all'esercizio di un impianto e prolungano la durata di vita iniziale di 20 anni. In questo caso, anche ai fini di una semplificazione del processo, la Confederazione rinuncia alla possibilità di riesigere una restituzione.

Come finora, sulle restituzioni non si applicano interessi. Fanno eccezione le restituzioni di cui all'articolo 12 capoverso 5 della presente ordinanza.

Cpv. 4

Se, in caso di nuove costruzioni o ampliamenti, nel corso dei 20 anni di durata di vita vi è un cambio di gestore e il nuovo gestore non intende assumersi gli obblighi o non si trova un nuovo gestore, viene richiesta una restituzione proporzionale il cui calcolo è disciplinato nella direttiva.

Cpv. 5

Se, nell'ambito del controllo dell'accesso non discriminatorio agli impianti sovvenzionati dalla Confederazione, la Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) 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. La valutazione del tipo e dell'importo della restituzione viene effettuata caso per caso. A tal fine, come previsto dall'articolo 28 capoverso 2 della legge federale del 5 ottobre 1990[14] sugli aiuti finanziari e le indennità (legge sui sussidi, LSu), sarà applicato un interesse annuo del 5 per cento a partire dalla data del versamento.

In casi di rigore la Confederazione, rappresentata dall'UFT, può rinunciare a esigere la restituzione integrale o parziale. Ciò può accadere, per esempio, se i volumi di trasporto convenuti non vengono raggiunti a causa di limitazioni della capacità sull'infrastruttura ferroviaria non ancora note al momento dell'inoltro della domanda o di prescrizioni delle autorità che riducono la capacità di prestazione dell'impianto.

Sezione 2: Contributi di trasbordo e di carico

Con l'erogazione di un contributo di trasbordo e di carico si mira, secondo il numero 4.1.3.5 del messaggio sulla legge sul trasporto di merci, a creare degli incentivi affinché i committenti utilizzino con maggiore frequenza il traffico merci su rotaia o fruiscano delle prestazioni del traffico merci su rotaia all'interno delle catene di trasporto multimodali. La sezione 2 dell'ordinanza contiene le disposizioni relative ai contributi di trasbordo e di carico sulla base dell'articolo 14 nLTM.

Art. 13 Destinatari

Cpv. 1

I contributi di trasbordo e di carico vengono erogati ai gestori di binari di raccordo e di impianti di trasbordo TC. È considerato gestore di tali impianti chiunque rientri nella definizione di cui all'articolo 4 capoverso 2 OTM.

Cpv. 2

I contributi di trasbordo e di carico per carri ferroviari carichi 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

Cpv. 1

Il contributo di trasbordo e di carico è erogato per ogni carro ferroviario carico ricevuto o inviato. Il carro ferroviario è l'unità di misura che già oggi viene rilevata a ogni impianto di trasbordo e di carico. Con il calcolo per carro ferroviario si evita di riservare un trattamento preferenziale ai committenti di merci pesanti e pertanto più adatte al trasporto ferroviario. Allo stesso tempo, il carro ferroviario è di solito l'unità di carico che le imprese di trasporto ferroviario (ITF) offrono come prestazione sul mercato. Per evitare uno svantaggio per esempio per i carri a doppia tasca, ai fini del calcolo dei contributi di trasbordo e di carico i carri ferroviari con più di due carrelli sono considerati come due carri ferroviari.

Cpv. 2

I riscontri finora emersi dalle discussioni con gli operatori del settore non forniscono un quadro uniforme riguardo alla configurazione auspicata dai soggetti interessati per i contributi di trasbordo e di ca-

[14] RS **616.1**

rico. Alcuni hanno segnalato che preferiscono rinunciare a un limite massimo. Di conseguenza, la determinazione della base di calcolo e dell'importo del contributo può essere effettuata secondo *due diverse varianti*.

Il capoverso 2 definisce il numero massimo di carri ferroviari per i quali è possibile richiedere l'erogazione del contributo di trasbordo e di carico sui binari di raccordo.

Per gli impianti di trasbordo TC e per gli impianti di carico e di scarico non è stato fissato alcun limite massimo poiché tali impianti non servono direttamente a un processo logistico a monte o a valle, ma hanno come unico scopo la funzionalità del trasbordo merci.

Variante 1 - L'importo del contributo di trasbordo e di carico di 40 franchi per ogni carro ferroviario carico ricevuto e inviato si basa sull'odierna restituzione della TTPCP per le corse iniziali e finali nel traffico combinato non accompagnato (TCNA). Esso può essere mantenuto solo se viene introdotto un limite massimo di 8000 carri ferroviari con diritto al contributo per ogni impianto di binari di raccordo.

Variante 2 - Se si rinuncia al limite massimo di 8000 carri, il capoverso 2 decade. Come conseguenza diretta l'importo del contributo di cui all'articolo 15 capoverso 1 deve essere ridotto a 29 franchi. Esistono impianti che presentano volumi di trasporto su rotaia relativamente molto elevati. A causa di restrizioni del budget, se si rinunciasse a fissare un limite massimo, l'importo del contributo dovrebbe essere ridotto per via dell'elevato numero di carri ferroviari che avrebbero diritto a un contributo.

Cpv. 3

Per l'erogazione del contributo di trasbordo e di carico devono essere rilevanti 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. L'obiettivo del contributo di trasbordo e di carico è creare un incentivo affinché i committenti utilizzino con maggiore frequenza il traffico merci su rotaia o fruiscano del traffico merci su rotaia all'interno delle catene di trasporto multimodali. La sovvenzione dei volumi che devono essere comunque trasportati su rotaia non è funzionale al raggiungimento di tale obiettivo.

Art. 15 Importo del contributo

Cpv. 1

Il capoverso 1 stabilisce l'importo del contributo per carro ferroviario carico ricevuto o inviato. Il contributo di 40 franchi *(variante 1)* si orienta alla vigente restituzione della TTPCP per i veicoli utilizzati nelle corse inziali e finali nel TCNA. Per evitare uno svantaggio per esempio per i carri a doppia tasca, ai fini del calcolo dei contributi di trasbordo e di carico i carri ferroviari con più di due carrelli sono considerati come due carri ferroviari. *Nella variante 2 il contributo ammonta a 29 franchi.*

Cpv. 2

In linea di principio, per ogni carro ferroviario carico ricevuto o inviato si applica il contributo di trasbordo e di carico stabilito al capoverso 1. Il capoverso 2 crea per l'UFT la possibilità, in caso di aumento o riduzione del credito a preventivo per i contributi di trasbordo e di carico nel traffico merci ferroviario, di adeguare il contributo proporzionalmente all'aumento o alla riduzione.

Art. 16 Presupposti

Cpv. 1 e 2

La conclusione di una convenzione di cui all'articolo 10 della presente ordinanza è considerata un presupposto affinché i gestori di binari di raccordo e di impianti di trasbordo TC possano beneficiare dei contributi di trasbordo e di carico. Le modalità relative alla gestione dei contributi di trasbordo e di carico saranno integrate in queste convenzioni e il processo sarà gestito digitalmente tramite l'applicazione appositamente sviluppata. In particolare, le convenzioni disciplinano il trasferimento dei contributi di trasbordo e di carico da parte dei gestori agli speditori e ai destinatari.
Per i contributi di trasbordo e di carico su impianti di carico e scarico non è necessario concludere nessuna convenzione di cui all'articolo 10 della presente ordinanza. L'erogazione dei contributi avviene tramite l'inserimento dei dati da parte del richiedente nell'applicazione digitale.

Cpv. 3

Per gli impianti di binari di raccordo i contributi di trasbordo e di carico saranno erogati solo se vi vengono ricevuti o inviati almeno 720 carri ferroviari carichi all'anno. Per nuove costruzioni e impianti di binari di raccordo rimessi in servizio il numero minimo si applicherà soltanto a partire dal sesto anno d'esercizio. Ciò consente di sostenere questi impianti già nella fase di rodaggio mediante contributi di trasbordo e di carico. L'obiettivo è incentivare l'integrazione duratura del traffico merci su rotaia nei processi di trasporto e logistici.

Cpv. 4

L'UFT stabilisce il processo per l'erogazione dei contributi di trasbordo e di carico e le relative scadenze in una direttiva. In particolare, la direttiva stabilisce il processo per la presentazione delle domande, la periodicità dei versamenti, l'integrazione dei contributi di trasbordo e di carico nelle convenzioni di cui all'articolo 10 capoverso 6 nLTM, nonché il processo per la verifica della plausibilità dei carri ferroviari dichiarati.

Art. 17 Prova

L'UFT viene autorizzato dall'articolo 17 a richiedere ai beneficiari dei contributi tutti i documenti e i giustificativi necessari per l'erogazione. I beneficiari dei contributi devono conservare i documenti e i giustificativi essenziali per un periodo di cinque anni dal ricevimento dei contributi di trasbordo e di carico.

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

Art. 18 Presupposti

Nella nLTM è stato mantenuto il principio secondo cui la Confederazione può partecipare alla realizzazione di innovazioni tecniche nel trasporto di merci per ferrovia. Inoltre è creata anche la possibilità che possa concedere contributi per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per idrovia. Per rispettare gli obiettivi della nLTM, 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. 19 Costi computabili

Le disposizioni contenute in questo articolo stabiliscono quali sono i costi rilevanti per la determinazione dell'ammontare del contributo. Siccome il proprio onere di lavoro per la realizzazione di applicazioni sperimentali o pilota o di migrazioni tecniche può essere molto consistente, è computabile anch'esso, sempreché sia indispensabile. La menzione dei costi non computabili delimita chiaramente

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. 20 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 per ferrovia o per idrovia. Occorre inoltre illustrare che l'innovazione può essere realizzata soltanto se vengono concessi aiuti federali. I documenti menzionati nell'articolo corrispondono alla prassi invalsa e 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.

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 passaggio è inteso ad assicurare che l'utilità dell'innovazione non favorisca soltanto una singola impresa, ma comporti un vantaggio d'assieme per tutto il trasporto di merci per ferrovia o per idrovia. A tal fine, già diversi anni fa l'UFT ha istituito un comitato di esperti del settore incaricato di esaminare le innovazioni tecniche nel trasporto di merci.

Art. 21 Assegnazione

Come avvenuto finora, l'UFT può assegnare i contributi d'investimento mediante decisione. D'ora in avanti è prevista tuttavia la possibilità di regolamentare tali assegnazioni anche mediante convenzioni, al fine di poter reagire in modo più flessibile alle nuove conoscenze acquisite, in particolare nel caso di progetti più lunghi e complessi.

Cpv. 2

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

La limitazione dell'aliquota massima del contributo al 60 per cento finora prevista dall'ordinanza viene abrogata, poiché è stata fissata a livello di legge.

Art. 22 Rapporto

La presente disposizione corrisponde alla regolamentazione finora vigente e assicura che le basi di un'innovazione tecnica e le conoscenze derivanti dal suo impiego siano messe a disposizione di tutti gli interessati, in modo che più attori possibile possano trarne profitto.

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

Art. 23 Contributi d'investimento

La futura partecipazione finanziaria della Confederazione ai contributi d'investimento per l'accoppiamento automatico digitale (DAC) poggia su chiari principi. Ai fini dell'equipaggiamento dei veicoli ferroviari la Confederazione accorda un contributo d'investimento forfettario una tantum sotto forma di contributi a fondo perso per la conversione dei veicoli.

Saranno finanziati i veicoli registrati in Svizzera e il cui detentore ha sede in Svizzera. Nella previsione che gli altri Stati europei attueranno sovvenzioni analoghe, si potranno così evitare i doppi promovimenti.

Art. 24 Presupposti

Il cofinanziamento è concesso a condizione che i veicoli siano chiaramente identificabili dal numero d'immatricolazione (lett. a) e siano iscritti con tutti i pertinenti dati nel registro dei veicoli immatricolati secondo l'articolo 17*a* Lferr[15] (lett. b).

Art. 25 Funzionalità del DAC

Le funzionalità che devono essere implementate con il DAC si orientano alle norme europee relative alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Non essendo ancora disponibili, il presente articolo illustra le funzionalità concordate finora nell'ambito del progetto europeo «European DAC Delivery Programme» (EDDP), che devono essere incluse integralmente per poter beneficiare dei contributi d'investimento.

Art. 26 Importo dei contributi d'investimento

Le risposte fornite nell'ambito della consultazione «Perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»[16] e i vari colloqui con gli operatori del settore non hanno fornito un quadro univoco per la definizione dei contributi di promovimento per il DAC. La differenziazione del promovimento in base all'età dei carri ferroviari è in parte accolta con favore, in parte respinta. Per questo motivo sono state valutate *due diverse varianti* per la definizione degli importi di promovimento.

La variante 1 rispecchia l'ottimizzazione del parco veicoli descritta nel messaggio sulla legge sul trasporto di merci, che prevede contributi differenziati in base all'anno di costruzione. I carri costruiti tra il 1995 e il 2009 beneficiano di un contributo ridotto di 5000 franchi, mentre quelli più recenti, costruiti a partire dal 2010, ricevono il contributo pieno di 10 000 franchi.

Nella variante 2 del presente articolo si potrebbe rinunciare alla differenziazione del promovimento in base all'anno di costruzione dei carri ferroviari, il che comporterebbe un contributo di 8000 franchi per i carri costruiti a partire dal 1995. Nel capoverso 1, l'importo del contributo sarebbe pari a 8000 franchi, mentre il capoverso 2 verrebbe eliminato.

In entrambe le varianti si rinuncia al promovimento dei vagoni ferroviari costruiti prima del 1995. Anche così, è presa in considerazione la maggior parte dei carri attualmente necessari per la Svizzera. Al termine della migrazione, i carri più vecchi convertiti avranno 37 anni.

Con la differenziazione prevista dalla variante 1, il Consiglio federale si aspetta un miglioramento grazie, tra le altre cose, alla riduzione e al rinnovo del parco carri, all'incremento delle prestazioni chilometriche dei carri, a rotazioni più rapide, e ne propone l'attuazione. La variante 2 viene respinta.

L'importo del contributo per le locomotive è fissato a 75 000 franchi, a condizione che queste rimangano in servizio per almeno altri cinque anni dopo la fine della migrazione ossia, secondo lo stato attuale della pianificazione, fino al 2042.

Art. 27 Domanda

L'articolo 27 precisa la procedura e le informazioni che devono essere allegate alla domanda di cofinanziamento. Secondo il capoverso 1, la domanda deve essere presentata all'UFT. Secondo il capoverso 5, l'UFT decide in merito alla domanda. La domanda deve contenere un elenco dei veicoli con

[15] RS **742.101**

[16] https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2022/69/cons_1

relativo numero di immatricolazione e l'anno di costruzione di ciascun veicolo (cpv. 2). Secondo il capoverso 3, l'UFT può richiedere ulteriori documenti se necessario.

Art. 28 Assegnazione

L'UFT assegna i contributi d'investimento ai detentori dei veicoli mediante decisione di assegnazione che comprende almeno i veicoli con il relativo numero di immatricolazione il cui equipaggiamento viene finanziato.

Art. 29 Coordinamento dei lavori di equipaggiamento

Per poter procedere all'equipaggiamento con il DAC nel settore del trasporto di merci, fortemente segmentato, in maniera coordinata e senza grandi perdite di qualità in un arco di tempo prestabilito, è necessario costituire al suo interno un'organizzazione rappresentativa di tutte le imprese, un cosiddetto «Deployment management», che pianifichi, gestisca e monitori l'intero equipaggiamento con il DAC e che possa anche occuparsi delle attività d'ingegneria sovraordinate. In virtù del capoverso 2, l'unità organizzativa da costituire può ricevere dall'UFT compiti relativi alla gestione della migrazione. Secondo il capoverso 3, i compiti sono definiti per iscritto e concordati in modo vincolante. Oltre ai compiti relativi alla gestione della migrazione e alle prestazioni di ingegneria, all'organizzazione può essere delegato, secondo il capoverso 4, anche il compito di gestire i contributi d'investimento in virtù delle decisioni di assegnazione. L'unità organizzativa è libera di assumere ulteriori compiti che esulano dall'ambito di applicazione della presente ordinanza.

Conformemente al decreto federale del 6 marzo 2025[17] che stanzia un credito d'impegno per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale nel trasporto di merci per ferrovia, dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2032 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) dispone di 20 milioni di franchi a carico del credito d'impegno per le uscite per beni e servizi subordinate. Ciò consente di trasferire – e finanziare – il coordinamento e l'organizzazione dei lavori di equipaggiamento all'unità organizzativa creata a tale scopo. Per i compiti previsti vengono erogati contributi d'investimento sotto forma di contributi a fondo perso. Queste uscite sono disciplinate dal diritto dei sussidi e non dalle disposizioni della legge federale del 21 giugno 2019[18] sugli acquisti pubblici (LAPub).

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

Art. 30 Presupposti

Nella nLTM viene creata la base legale per permettere alla Confederazione di concedere contributi per veicoli rispettosi del clima adibiti al trasporto di merci sia per ferrovia sia per idrovia.

Per soddisfare gli obiettivi della nLTM, vengono concessi contributi d'investimento solo per veicoli che consentono di ottenere una riduzione significativa delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici durante la fornitura delle prestazioni o per battelli merci sul Reno adatti alla navigazione nei periodi di acqua bassa. I contributi d'investimento possono essere concessi sia per nuovi battelli merci della navigazione interna che per la conversione di battelli esistenti. Se vengono sovvenzionati battelli merci adatti alla navigazione sul Reno nei periodi di acqua bassa, tali imbarcazioni devono essere anche rispettose del clima.

I veicoli devono essere immatricolati in Svizzera. I battelli merci devono battere bandiera svizzera. Sono escluse le navi della navigazione marittima.

[17] FF **2024** 303

[18] RS **172.056.1**

Art. 31 Contributi d'investimento

La Confederazione può accordare i contributi d'investimento sotto forma di contributi a fondo perso. Secondo il capoverso 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 all'investimento in un veicolo convenzionale nonché della riduzione di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici. 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.

Il capoverso 3 stabilisce che nel calcolo dell'aliquota del contributo della Confederazione si tiene conto dell'interesse proprio del richiedente e che il contributo non può superare il 50 per cento dei costi supplementari di cui al capoverso 2.

Art. 32 Domanda

Le domande di contributi d'investimento devono dimostrare una riduzione significativa delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici nell'erogazione delle prestazioni per ferrovia o per idrovia oppure, nel caso dei battelli che transitano sul Reno, l'idoneità alla navigazione nei periodi di acqua bassa. Occorre inoltre illustrare che l'innovazione può essere realizzata soltanto se vengono concessi aiuti federali.

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 all'investimento in un veicolo convenzionale nonché della riduzione di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici. A prescindere che si tratti dell'acquisto di un nuovo battello o di una conversione, alla domanda vanno allegati i seguenti documenti.

a) Un preventivo dei costi per una propulsione a basse emissioni e un'offerta comparativa di una propulsione convenzionale (diesel)
   Nel preventivo dei costi e/o nell'offerta comparativa le voci rilevanti per la propulsione[19] e i rispettivi importi devono essere registrati separatamente. Per la propulsione convenzionale occorre indicare la potenza totale del motore [kW]. Per la propulsione a basse emissioni occorre indicare la capacità delle batterie [kWh] e la potenza totale del motore elettrico [kW], mentre in caso di applicazione con celle a combustibile a idrogeno la quantità di idrogeno immagazzinata [kg], la potenza del FCE [kW] e la capacità delle batterie [kWh].
b) Scheda tecnica del battello che comprenda almeno i seguenti dati:
   dimensioni principali, numero di motori, potenza totale dei motori, velocità, capacità di carico.

Art. 33 Assegnazione

L'UFT può assegnare il contributo d'investimento mediante decisione o convenzioni che stabiliscono anche l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo del contributo d'investimento.

Cpv. 2

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

Sezione 6: Contributi d'esercizio

Art. 34 Traffico combinato transalpino

[19] In entrambi i casi devono essere considerati i requisiti applicabili secondo le vigenti prescrizioni in materia di sicurezza.

La formulazione della disposizione è ripresa in gran parte dalla vOTM.

Per il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento previsto dalla Legge federale del 19 dicembre 2008[20] concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi (LTrasf), in virtù dell'articolo 8 LTrasf la Confederazione può adottare misure di promovimento. Il Parlamento federale ha approvato un limite di spesa per il traffico non accompagnato attraverso le Alpi che resterà in vigore fino alla fine del 2030. Un limite di spesa separato è destinato al promovimento della strada viaggiante fino al 2028. Pertanto, viene abrogata anche la disposizione secondo cui la Confederazione può stabilire periodi di più anni per la procedura di ordinazione della strada viaggiante.

Art. 35 Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni

La Confederazione partecipa alle ordinazioni dei Cantoni per le offerte di trasporto di merci su rotaia mediante ferrovie a scartamento ridotto. A partire dal 2026 sarà introdotto un credito d'impegno quadriennale che prevede una partecipazione della Confederazione di dieci milioni di franchi all'anno invece dei precedenti sei milioni. Il contributo federale massimo non può superare la percentuale prevista dall'ordinanza del 16 ottobre 2024[21] sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV) (art. 12 nLTM, 16 nOTM).

La procedura di ordinazione si svolge di norma con cadenza annuale. Con la revisione dell'articolo 12 capoverso 5 LTM viene introdotta la possibilità di un periodo di ordinazione biennale. I Cantoni sono responsabili dello svolgimento dell'ordinazione e decidono pertanto la durata dei periodi. Il Consiglio federale ritiene tuttavia opportuno che la procedura sia uniforme per tutti i Cantoni. Inoltre, i periodi di ordinazione devono essere coordinati con quelli del traffico regionale viaggiatori (art. 12 cpv. 5 nLTM).

Le richieste pervenute alla Confederazione dai Cantoni hanno ogni volta superato il credito disponibile. La ripartizione dei fondi federali tra le ITF rappresenta pertanto una sfida. A causa delle differenze strutturali, è quasi impossibile effettuare un confronto oggettivo tra le diverse ITF. Per esempio, la Wengernalpbahn (WAB) trasporta 72 962 tonnellate-chilometro su una tratta di quattro chilometri, mentre la Rhätische Bahn (RhB) trasporta su circa 384 chilometri 39 989 000 tonnellate-chilometro (cifre pianificate tratte dalle domande 2025). Non è quindi possibile ripartire i fondi in base alle tonnellate pianificate o per chilometro.

Le partecipazioni della Confederazione continuano pertanto secondo la prassi invalsa e la disposizione è ripresa senza modifiche dall'articolo 16 vOTM.

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

Art. 36

Questo articolo descrive il promovimento finanziario concesso dalla Confederazione al carico autoveicoli e viene ripreso senza modifiche sostanziali, ma con una riformulazione linguistica e l'aggiunta di un rimando alle disposizioni applicabili all'erogazione dei contributi d'investimento. Nel nuovo capoverso 2 viene inserito il riferimento all'articolo 18 LUMin, che a sua volta prevede l'applicabilità degli articoli 10, 11 e 12 nLTM. Poiché, in base a questi articoli della nLTM, i contributi d'investimento sono ora oggetto di convenzione, anche per il promovimento finanziario del carico autoveicoli vengono concluse delle convenzioni. Inoltre, vengono aggiornati i rimandi alle disposizioni dell'OITRV.

[20] RS **740.1**

[21] RS **745.16**

Capitolo 3: Binari di raccordo

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

Art. 37 Concessione del raccordo

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM. 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 20 capoversi 1 e 2 nLTM, mentre l'articolo 37 capoverso 2 nOTM precisa a titolo complementare che su una tratta aperta i raccordi vengono concessi solo in singoli casi motivati. La possibilità di concedere un raccordo deve essere chiarita tempestivamente con il gestore dell'infrastruttura. La tutela giurisdizionale in caso di decisione di principio negativa è retta dall'articolo 30 nLTM.

Art. 38 Disposizioni contrattuali

Le disposizioni finora vigenti relative al contratto di raccordo vengono precisate e integrate per quanto riguarda i rapporti di proprietà e le responsabilità.

Cpv. 1

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. 22 cpv. 1 nLTM), devono essere disciplinati in particolare i compiti e le competenze per quanto riguarda la costruzione e lo smantellamento, l'esercizio e la manutenzione del dispositivo di raccordo. Si considera raccordato diretto chi dispone di un dispositivo di raccordo collegato direttamente all'infrastruttura del gestore dell'infrastruttura. Questi stessi punti devono essere regolati contrattualmente anche con i raccordati a monte e a valle (cfr. art. 22 cpv. 3 nLTM). La tutela giurisdizionale è retta dall'articolo 30 nLTM.

Il capoverso 2 definisce chi è considerato raccordato. Poiché nella pratica il proprietario dell'impianto spesso non è necessariamente il gestore effettivo, è considerato gestore chi gestisce effettivamente l'impianto. In tal caso, questi deve regolare in un contratto il proprio rapporto con il proprietario dell'impianto.

Art. 39 Modifica, chiusura temporanea e smantellamento del dispositivo di raccordo

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM.

Cpv. 1

La modifica o la chiusura temporanea di un dispositivo di raccordo deve essere annunciata al raccordato con un anno di preavviso, in modo che questi possa predisporre le misure necessarie. 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 (lett. a). La stessa disposizione vale per i casi considerati nella lettera b, in cui lo scambio di raccordo esiste ancora ma non è

più avvitato o collegato all'apparato centrale e quindi non è più percorribile. Ne sono interessati in particolare i casi in cui lo scambio di raccordo non cambia di proprietario e non può essere semplicemente eliminato dal gestore dell'infrastruttura (art. 27 cpv. 3 nLTM).

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, oppure un aumento del volume di traffico sul binario di tratta che impedisce il futuro utilizzo dell'impianto di raccordo.

Art. 40 Copertura dei costi dei dispositivi di raccordo

Le disposizioni finora vigenti vengono precisate con una modifica della formulazione del capoverso 1.

Cpv. 1

Con l'entrata in vigore dell'OTM il 1° luglio 2016, i dispositivi di raccordo sono stati dichiarati parte dell'infrastruttura. Per questo motivo, il presente capoverso stabilisce che i gestori dell'infrastruttura sostengono anche i costi dei dispositivi di raccordo.

Cpv. 2 e 3

Secondo l'articolo 23 capoversi 3 e 4 nLTM, la responsabilità finanziaria del dispositivo di raccordo, ossia in sostanza dello scambio di raccordo, incombe di principio al gestore dell'infrastruttura. L'articolo 23 capoverso 4 nLTM riserva comunque la possibilità, in caso di smantellamento del dispositivo di raccordo, di chiamare eventualmente il raccordato (diretto) a partecipare ai costi e delega la disciplina dei presupposti concreti al Consiglio federale. Su questa base il raccordato è chiamato a partecipare ai costi se lo smantellamento deriva da una sua richiesta o gli procura vantaggi (cpv. 2).

In entrambi i casi, il raccordato deve assumersi soltanto una parte dei costi. È questa una soluzione adeguata, poiché normalmente lo smantellamento del dispositivo di raccordo comporta vantaggi anche per il gestore dell'infrastruttura, per esempio perché viene meno la necessità di procedere alla sua manutenzione. Se lo smantellamento viene effettuato al termine della durata di vita del dispositivo di raccordo, il gestore dell'infrastruttura deve coprire il totale dei costi.

In caso di contestazione, il computo dei vantaggi deve essere determinato dall'autorità competente. A questo riguardo possono fungere da base i principi sviluppati in applicazione dell'articolo 27 capoverso 1 Lferr.

Per evitare che il gestore dell'infrastruttura debba assumersi integralmente o in parte i costi di smantellamento di dispositivi di raccordo su cui non transitano merci o su cui transita un volume di merci insufficiente, è prevista la possibilità che il raccordato partecipi ai costi dei «binari morti».

Art. 41 Principi applicabili alla pianificazione e alla costruzione

La disposizione è ripresa invariata dalla vOTM.

Cpv. 1

L'articolo 19 capoverso 1 nLTM 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. 19 cpv. 3 nLTM). In virtù di quest'ultima norma, l'arti-

colo 41 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 e[22] nelle DE-Oferr[23]).
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 riconosciute e lo stato della tecnica, e quindi potrebbero essere applicabili ad esempio le norme del regolamento RTE (Regelwerk Technik Eisenbahn) o le Norme Svizzere. Questo principio si desume anche dall'articolo 41 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.

Poiché i requisiti definiti nella legislazione ferroviaria potrebbero risultare troppo severi per i binari di raccordo, ai fini dell'emanazione delle DE-Oferr occorre tener conto, a causa delle minori esigenze di sicurezza, dei requisiti specifici per tali impianti. La relativa disposizione è contenuta nell'articolo 81 Oferr.

Art. 42 Licenza di costruzione; verifica da parte dell'UFT

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM.

Cpv. 1

Il capoverso 1 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 nella legge federale del 5 ottobre 1990 sui binari di raccordo ferroviario e nella relativa ordinanza (entrambe non più in vigore), 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 per esempio sottoposto all'UFT progetti per la costruzione di un binario di raccordo a 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, per 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, per le opere di terzi l'articolo 18*m* Lferr prevede un controllo del rispetto delle prescrizioni di tecnica ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura in questione. La normativa in vigore fino al 2016 in materia di binari di raccordo non prevede invece un meccanismo di questo tipo.

L'articolo 42 capoverso 1 nOTM formalizza in una base legale esplicita la prassi invalsa 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.

[22] Ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (RS **742.141.1**)

[23] Ordinanza dell'UFT del 17 maggio 2024 concernente le disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (RS **742.141.11**)

Oltre che al caso già evocato della costruzione di capannoni, l'articolo 42 capoverso 1 OTM si applica ad esempio anche all'edificazione di porte di binario, sottopassaggi, recinzioni o edifici, oppure all'esecuzione di scavi sotto la massicciata ferroviaria per la realizzazione di linee o di impianti per passaggi a livello.

Cpv. 2

La verifica dell'UFT è invece esclusa per le costruzioni e gli impianti ai sensi dell'allegato dell'ordinanza del 2 febbraio 2000[24] 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 adeguata in quanto i rischi che si corrono sui binari di raccordo non sono paragonabili, data la velocità di percorrenza ridotta, con quelli esistenti su tratta aperta.

Cpv. 3

La disposizione prevista al 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

Il capoverso 4 rispecchia in sostanza l'articolo 17*c* Lferr nonché gli articoli 2*a* 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 campionatura 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 42 capoverso 5 dispone che il termine per la verifica tecnica dell'UFT non dipende dalle prescrizioni (eterogenee) del diritto cantonale. Il disciplinamento unitario del termine di trattamento 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. 18 cpv. 3 nLTM).

A questo riguardo va ancora detto che l'OTM non si esprime sulla durata di validità del parere (risultato dell'esame) espresso dall'UFT. L'abbinamento 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.

Inoltre, eventuali domande relative all'espropriazione e alle relative procedure devono essere esaminate e decise dall'autorità cantonale competente per il rilascio della licenza di costruzione (art. 38 cpv. 3 LEspr in combinato disposto con l'art. 18 cpv. 1 nLTM).

Sezione 2: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo

Art. 43 Sicurezza

La disposizione è ripresa invariata dalla vOTM.

[24] RS **742.142.1**

Cpv. 1

L'articolo 19 capoverso 1 nLTM 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. 19 cpv. 3 nLTM). L'articolo 43 capoverso 1 nOTM 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 prescrizioni sulla circolazione dei treni [PCT]).

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. 8*a* cpv. 2 Lferr).

Chi intende effettuare trasporti ferroviari deve disporre di un'autorizzazione di accesso alla rete e di un certificato di sicurezza (art. 8*c* cpv. 1 Lferr). Il certificato di sicurezza comprende l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'ITF e l'accettazione dei provvedimenti che la stessa ha preso per garantire la sicurezza dell'esercizio sulle tratte utilizzate (art. 8*e* cpv. 2 Lferr).

Per l'esercizio di un binario di raccordo non sono necessari né un'autorizzazione di sicurezza né un certificato di sicurezza. Quest'ultimo 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.

Art. 44 Autorizzazione d'esercizio

Fatta eccezione per una precisazione linguistica, la disposizione è ripresa invariata dalla vOTM.

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 nLTM). Come già previsto dal diritto finora vigente, la domanda di rilascio dell'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. Nella versione tedesca «mangelhafter Unterhalt» è sostituito con «mangelhafte Instandhaltung».

Cpv. 3

Se l'UFT rinuncia a pretendere un'autorizzazione d'esercizio, il capoverso 3 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. 45 Prescrizioni d'esercizio

Cpv. 1 e 2

I capoversi 1 e 2 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 sia in caso di esercizio regolare sia in caso di perturbazione.

Il 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 dicembre 2014[25] 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. Nelle prescrizioni d'esercizio devono inoltre essere indicati i nomi delle persone responsabili dell'esercizio e della manutenzione, nonché dei loro sostituti.

Cpv. 3

Il capoverso 3 corrisponde in ampia misura al capoverso 4 finora vigente. Le prescrizioni d'esercizio devono essere messe a disposizione dell'UFT su richiesta; nella nuova ordinanza si rinuncia a indicare i termini di presentazione. Questa norma garantisce che, in caso di attività di vigilanza 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 in generale approvate dall'UFT (art. 48 cpv. 2 nOTM). In questo caso è ancora necessario fissare un termine per la presentazione. La procedura è descritta nei dettagli nelle DE-Oferr e nella pertinente direttiva dell'UFT.

Art. 46 Personale

La disposizione è ripresa invariata dalla vOTM.

Cpv. 1–3

I primi tre capoversi 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

L'ordinanza del DATEC del 27 novembre 2009[26] concernente l'abilitazione alla guida di veicoli motore delle ferrovie (OVF) si applica sia alle ITF soggette alla Lferr, sia alle imprese che svolgono attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (art. 2 OVF). L'ordinanza del DATEC del 18 dicembre 2013[27] 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.

[25] RS **742.161**
[26] RS **742.141.21**
[27] RS **742.141.22**

Art. 47 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. 18*w* 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.

Cpv. 3

Per i veicoli che circolano oltre il punto di raccordo in una stazione o nella rete ferroviaria di un gestore dell'infrastruttura concessionario deve essere designato un servizio responsabile della manutenzione, il quale deve gestire un sistema di manutenzione conforme all'articolo 5j Oferr e nel settore dell'interoperabilità è soggetto all'obbligo di certificazione ai sensi del regolamento d'esecuzione (UE) 2019/779[28].

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

Art. 48

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM.

L'articolo 48 nOTM 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. 21 cpv. 1 nLTM, il quale prevede che un binario di raccordo e il terreno su cui è situato possono avere proprietari diversi). Per motivi legati alla sicurezza dell'esercizio, questo privilegio è da ritenersi adeguato.

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.

[28] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, GU L 139I del 27.5.2019, p. 360.

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

Art. 49 Responsabilità

La disposizione è ripresa invariata dalla vOTM.

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, foglio n. 6, risp. art. 3 n. 5 dell'ordinanza del 30 marzo 1994[29] sulla corrente forte).

Art. 50 Assicurazione di responsabilità civile

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM.

Secondo l'articolo 24 capoverso 4 nLTM i raccordati sono tenuti a stipulare un'assicurazione di responsabilità civile che garantisca una copertura sufficiente. Nel presente articolo il Consiglio federale ne disciplina i dettagli. Esso prevede che l'assicurazione di responsabilità civile sia adeguata ai rischi dei trasporti effettuati sull'impianto di raccordo e ammonti almeno a cinque milioni di franchi per sinistro, complessivamente per i danni materiali e alle persone.

Sezione 5: Vigilanza sui binari di raccordo

Art. 51

La disposizione è ripresa sostanzialmente invariata dalla vOTM.

L'UFT esercita la vigilanza in materia ferroviaria sui binari di raccordo, ma il Consiglio federale può delegare questo compito a terzi (art. 28 cpv. 1 nLTM). In virtù dell'articolo 51 nOTM, 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 effettuati nell'ambito della vigilanza sulla sicurezza e per condurre l'analisi dei rischi. I dati da rilevare vengono specificati in una direttiva.

Capitolo 4: Disposizioni finali

Art. 52 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

La vOTM è abrogata e sostituita con la nuova ordinanza.

[29] RS **734.2**

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

Art. 53 Disposizioni transitorie

Le disposizioni previste all'articolo 53 OTM stabiliscono se nel periodo transitorio si applica il previgente o il nuovo diritto.

Cpv. 1

Il capoverso 1 corrisponde alle disposizioni dell'articolo 36 lettera a della legge del 5 ottobre 1990[30] sui sussidi (LSu), le cui disposizioni sono integrate nell'OTM per garantire la certezza del diritto.

Cpv. 2

Nei casi in cui il gestore dell'infrastruttura ha già concluso con i raccordati dei contratti per i rinnovi di scambi di raccordo previsti per il 2026 che obbligano i raccordati a un'assunzione di costi, tali contratti rimangono in essere.

Cpv. 3

La norma finora vigente relativa alla revoca delle decisioni di assegnazione o alle restituzioni dei contributi d'investimento nel presente capoverso è abrogata. La revoca o la restituzione dei finanziamenti concessi in base al diritto anteriore saranno di conseguenza eseguite in base al diritto anteriore.

Cpv. 5

Poiché la nLTM e la nOTM entreranno in vigore il 1° gennaio 2026 e, pertanto, durante il periodo di validità dell'attuale credito d'impegno, fino al 2028 sarà possibile concludere convenzioni anche per una durata più breve.

Art. 54 Entrata in vigore

L'ordinanza entrerà in vigore il 1° gennaio 2026.

3.2 Modifiche dell'ordinanza del 19 giugno 2024 concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali

In seguito all'adozione della nuova base legale l'ingresso viene adeguato.

3.3 Modifiche dell'ordinanza 27 marzo 2024 sul traffico pesante

La restituzione della TTPCP per le corse iniziali e finali nel TCNA sarà sostituita, a partire dal 1° gennaio 2026, dal nuovo «contributo di trasbordo e di carico» destinato ai caricatori per il carico o il trasbordo di merci tra la ferrovia e altri vettori di trasporto. Gli articoli 15–19 OTTP possono pertanto essere abrogati. Le disposizioni transitorie di cui all'articolo 107 garantiscono che il diritto alla restituzione della TTPCP sia mantenuto per le corse iniziali e finali nel TCNA effettuate nel 2025. Per le corse effettuate prima, il diritto alla restituzione è già decaduto in quanto il termine di presentazione delle domande di restituzione è di un anno (art. 18 cpv. 1).

[30] RS **616.1**

3.4 Modifiche dell'ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza

Adeguamento dell'ingresso conseguente all'adozione della nuova base legale

3.5 Modifiche dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria

In virtù della competenza dell'UFT introdotta dall'articolo 9*c* capoverso 3bis Lferr per la fissazione dei prezzi delle tracce per le prestazioni di manovra nel trasporto di merci, all'articolo 22 capoverso 2 OARF si possono abrogare le lettere b e c.

3.6 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 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

3.7 Modifiche dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 sui mezzi di contenimento per merci pericolose

L'ingresso viene adeguato conseguentemente all'adozione della nuova base legale. Vengono inoltre apportati adeguamenti derivanti dalle esperienze maturate nella prassi.

Allegato 1

N. 1 tab. 1

La terminologia delle procedure viene meglio adeguata ai relativi mezzi di contenimento.

N. 2 lett. b

La lettera b viene completata con il corretto rimando alle relative disposizioni dell'ADR, capitolo 6.13, introdotte nel 2023.

Come nella tabella 1, l'adeguamento delle denominazioni delle procedure per gli imballaggi corrisponde alla terminologia utilizzata nel RID/ADR.

N. 2 tab. 2

Le nuove disposizioni della sottosezione 6.8.1.5 RID/ADR «Procedure di valutazione della conformità, di approvazione del tipo e di controllo» specificano come devono essere applicate alle cisterne le procedure della sezione 1.8.7.

Pertanto, il testo delle procedure riportate nella tabella 2 dell'allegato 1 OMCont relativo alle cisterne di cui ai capitoli da 6.7 a 6.13 RID/ADR dove essere modificato e completato in base alla terminologia utilizzata nella sezione 1.8.7 o sottosezione 6.8.1.5 RID/ADR.

N. 3

Questo numero è integrato con «(fatta eccezione per il n. 8.1.3)». Nella versione francese vengono inoltre apportate alcune modifiche redazionali.

N. 5

Dopo circa dieci anni di applicazione nella prassi, le disposizioni dell'allegato 3 della direttiva concernente l'attuazione dell'ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose (dir. OMCont) relative

al riconoscimento e alla sorveglianza dei programmi di garanzia della qualità (PGQ) per la fabbricazione di imballaggi sono ben coordinate. Gli organismi di valutazione della conformità e i produttori sottoposti a sorveglianza hanno acquisito una solida familiarità con l'attuazione, che non ha richiesto alcun intervento né azione.

Pertanto, la durata del riconoscimento del PGQ può essere estesa a cinque anni, come già avviene in Germania sulla base delle regole procedurali BAM (BAM-GGR) riportate nell'allegato 3 sopra citato.

Allegato 4

N. 1

La numerazione dei singoli capoversi è stata adeguata alla nuova struttura della sezione 1.8.6 RID/ADR.

Allegato 5

N. 2

Le condizioni stabilite al numero 2 dell'allegato 5 OMCont riprendono più o meno invariate quelle contenute nella sottosezione 1.8.6.8 RID/ADR (versione 2021).

Con il nuovo punto 1.8.6.3.1 RID/ADR «Norme generali» sono state aggiunte tre condizioni supplementari i), j) e k); alla lettera k) sono state aggiunte cinque condizioni supplementari relative al personale dell'organismo di ispezione.

Al fine di evitare in futuro modifiche al presente numero a seguito di modifiche del RID/ADR (p. es. integrazioni dell'enumerazione), che comporterebbero un onere eccessivo per l'adeguamento dell'ordinanza, l'enumerazione è sostituita da un rinvio al punto 1.8.6.3.1 RID/ADR.

Allegato 6 (concerne soltanto il testo francese)

N. 1 lett. a

Nella versione francese viene apportata una modifica redazionale. L'acronimo corretto per la Commission électrotechnique internationale è CEI.