



Ordinanza concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (Ordinanza sul trasporto di merci, OTM)

del 25 maggio 2016

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 2 capoverso 3, 5 capoverso 1, 6 capoverso 2, 14 capoverso 3, 18 capoverso 4, 19 capoverso 4, 20 capoverso 3, 21 capoverso 4, 22 capoverso 1 e 25 della legge del 25 settembre 2015¹ sul trasporto di merci (LTM);
visto l'articolo 38 della legge federale del 22 marzo 1985² concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin);
visto l'articolo 9 della legge del 19 dicembre 2008³ sul trasferimento del traffico merci,

ordina:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto

La presente ordinanza disciplina:

- a. il promovimento finanziario del trasporto di merci e veicoli stradali accompagnati per ferrovia;
- b. la concessione di mezzi finanziari per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento di impianti di trasbordo per il traffico combinato (impianti di trasbordo TC) e binari di raccordo;
- c. la pianificazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di binari di raccordo;
- d. i contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali per il trasbordo di merci nel traffico combinato (impianti portuali).

RS 742.411

¹ RS 742.41

² RS 725.116.2

³ RS 740.1

Art. 2 Definizioni

Ai sensi della presente ordinanza si intende per:

- a. *traffico combinato*: il trasporto per ferrovia di container, autocarri accompagnati o non accompagnati, autotreni, autoarticolati, rimorchi, semirimorchi, strutture amovibili (sovrastutture intercambiabili), purché il trasbordo fra il trasporto su strada o il trasporto sul Reno e il trasporto per ferrovia avvenga senza cambiamento di contenitore (container, semirimorchio, sovrastuttura intercambiabile, cassa mobile o autocarro) e sia agevolato da installazioni e attrezzature speciali;
- b. *impianti di trasbordo TC*: installazioni fisse e attrezzature di trasbordo, veicoli compresi, utilizzati per il trasbordo di contenitori da un vettore all'altro;
- c. *binari di raccordo*: binari, compresi i pertinenti impianti, che allacciano un edificio o un'area e servono esclusivamente al trasporto di merci, ma non appartengono né all'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 della legge federale del 20 dicembre 1957⁴ sulle ferrovie (L_{ferr}) né alle ferrovie;
- d. *dispositivo di raccordo*: installazioni che servono a raccordare il binario di raccordo all'infrastruttura ferroviaria, quali scambi di raccordo, scambi di protezione, apparecchi di sviamento, impianti delle linee di contatto, per la corrente di trazione e per la messa a terra, e i segnali, compreso il loro collegamento all'impianto di sicurezza;
- e. *traffico a carro completo isolato*: trasporto di merci in carri ferroviari isolati o in gruppi di vagoni con almeno un movimento di manovra.

Art. 3 Trasporto di merci pericolose

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

Sezione 2: Contributi d'investimento**Art. 4** Contributi e mutui

¹ La Confederazione accorda i contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento o l'ammodernamento di impianti di trasbordo TC e di binari di raccordo ubicati in Svizzera sotto forma di contributi a fondo perso.

² Essa accorda i contributi d'investimento per la costruzione e l'ampliamento di impianti di trasbordo TC all'estero sotto forma di contributi a fondo perso o di mutui rimborsabili senza interessi. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) stabilisce la suddivisione tra contributi a fondo perso e mutui in base al presumibile effetto dell'investimento sul trasferimento del traffico merci pesante transalpino dalla strada alla rotaia.

⁴ RS 742.101

³ Il beneficiario deve garantire i mutui rimborsabili senza interessi mediante pegno immobiliare o garanzia bancaria. L'UFT può esigere che i contributi a fondo perso siano garantiti da pegno immobiliare o garanzia bancaria.

⁴ La Confederazione accorda i contributi d'investimento per la costruzione di impianti portuali sotto forma di mutui senza interessi rimborsabili condizionatamente.

Art. 5 Presupposti

¹ Per i binari di raccordo, i contributi d'investimento sono accordati soltanto se sul binario vengono trasportati annualmente almeno 12 000 tonnellate o 720 carri completi. Sono determinanti soltanto i volumi che non devono comunque essere trasportati su rotaia in virtù di disposizioni di legge.

² Per gli impianti di trasbordo TC o gli impianti portuali, i contributi d'investimento sono accordati soltanto se l'impianto trasborda annualmente almeno 5000 unità equivalenti a venti piedi (Twenty Foot Equivalent Units, TEU) tra mezzi di trasporto diversi.

³ I contributi d'investimento sono versati soltanto se il richiedente:

- a. partecipa all'investimento con mezzi propri;
- b. garantisce un accesso non discriminatorio all'impianto;
- c. nel caso di impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti, è un'impresa autonoma e proprietaria dell'impianto di trasbordo.

⁴ Per piccoli progetti è possibile derogare al presupposto di cui al capoverso 3 lettera b; in tal caso il contributo d'investimento viene ridotto.

Art. 6 Concessione dell'accesso non discriminatorio agli impianti

¹ I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC, degli impianti portuali e dei binari di raccordo (impianti) sovvenzionati dalla Confederazione concedono l'accesso non discriminatorio a tali impianti:

- a. attenendosi, per il proprio uso, alle stesse norme applicabili a terzi per l'attribuzione delle capacità, la fornitura dei servizi e il calcolo dei prezzi;
- b. riservando a terzi uguali condizioni e trattamento nell'attribuzione delle capacità, nella fornitura dei servizi e nel calcolo dei prezzi, senza distinguere se essi accedono all'impianto sovvenzionato su strada, per ferrovia o idrovia;
- c. pubblicando le condizioni fondamentali dell'accesso, dell'attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi, della procedura e i prezzi;
- d. pubblicando i servizi offerti e i relativi prezzi (comprese le condizioni per gli sconti e gli accordi quadro pluriennali).

² In caso di binari di raccordo privi di impianti di trasbordo TC, i dati di cui al capoverso 1 lettere c e d devono essere comunicati agli interessati che ne fanno richiesta.

³ I proprietari e i gestori degli impianti sovvenzionati dalla Confederazione devono garantire la confidenzialità dei dati di terzi.

Art. 7 Costi computabili

¹ Sono computabili i costi di progettazione e di preparazione, i costi di costruzione, inclusi i costi accessori, e tutte le spese per gli equipaggiamenti ferroviari fissi. Nel traffico combinato questi costi sono computabili anche nel perimetro dell'impianto di trasbordo.

² Sono interamente computabili i costi direttamente necessari per l'utilizzo di impianti sovvenzionati. Se per l'utilizzo degli impianti sono necessarie misure che comportano altri vantaggi per il richiedente o per terzi, i costi di queste misure sono computabili soltanto proporzionalmente.

³ Non sono computabili in particolare:

- a. i costi dei mezzi di trazione;
- b. i costi del dispositivo di raccordo;
- c. le indennità ad autorità e commissioni;
- d. i costi del capitale, i costi d'acquisizione e di remunerazione dei crediti di costruzione e per la costituzione di garanzie a copertura di aiuti finanziari o rischi valutari;
- e. la manutenzione degli impianti di trasbordo TC e dei binari di raccordo;
- f. lo smantellamento, senza sostituzione, di scambi e di tratti di binario;
- g. i costi degli impianti di trasbordo dei binari di raccordo;
- h. i costi delle parti di impianti che servono a fornire una prestazione supplementare, quali pese per carri o impianti di lavaggio per container.

⁴ Per gli impianti di trasbordo TC, i costi di acquisizione del terreno sono computabili in singoli casi motivati.

⁵ Se i costi globali o singoli elementi di costo superano l'importo usuale per impianti analoghi, l'UFT può ridurre l'importo dei costi computabili. L'UFT stabilisce i limiti superiori di ogni elemento di costo per gli impianti di trasbordo TC e per i binari di raccordo.

⁶ L'UFT stabilisce caso per caso l'importo dei costi computabili.

Art. 8 Calcolo

¹ Il contributo d'investimento della Confederazione ammonta:

- a. al massimo all'80 per cento dei costi computabili per gli impianti di trasbordo TC di importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- b. al massimo al 60 per cento dei costi computabili per i binari di raccordo e per gli impianti di trasbordo TC senza importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti;
- c. al massimo al 50 per cento dei costi computabili per gli impianti portuali.

² L'UFT stabilisce l'importo del contributo d'investimento caso per caso in funzione dei criteri previsti dall'articolo 8 capoverso 3 LTM.

³ Gli importi massimi di cui al capoverso 1 possono essere raggiunti soltanto se l'impianto:

- a. è conforme alla concezione per il trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM;
- b. presenta un'elevata efficienza dei sussidi;
- c. contribuisce a eliminare i problemi di capacità;
- d. contribuisce a coprire il fabbisogno di capacità nel traffico combinato o nel traffico a carro completo;
- e. è collegato in modo ottimale all'infrastruttura ferroviaria, portuale o stradale;
- f. provoca una riduzione del consumo energetico del trasporto di merci e fa sì che il trasporto avvenga in modo ecologico.

⁴ Se l'investimento genera vantaggi per terzi, l'UFT ne valuta il beneficio finanziario e riduce di conseguenza i contributi d'investimento accordati dalla Confederazione.

⁵ Non sono erogati contributi inferiori a 30 000 franchi.

Art. 9 Ordine di priorità

Se è da presumere che i mezzi disponibili non siano sufficienti per tener conto di tutte le domande, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) fissa un ordine di priorità per i progetti in base ai seguenti criteri:

- a. contributo al trasferimento del traffico merci pesante transalpino;
- b. comprovato fabbisogno secondo la concezione per il trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM;
- c. altri progetti.

Art. 10 Domanda

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

² Se un progetto concerne sia un impianto di trasbordo TC sia un binario di raccordo, questi sono considerati sottoprogetti per i quali occorre presentare una domanda comune.

³ Le domande concernenti progetti con un volume di investimenti non superiore a cinque milioni di franchi devono essere corredate dei seguenti documenti:

- a. se del caso, la licenza di costruzione;
- b. il preventivo;
- c. indicazioni su contributi assegnati da Cantoni o terzi nonché su altre prestazioni dei poteri pubblici;

- d. il volume di trasporto preventivato;
- e. un piano di situazione.

⁴ Le domande concernenti progetti con un volume di investimenti superiore a cinque milioni di franchi devono essere corredate dei seguenti documenti:

- a. i documenti enumerati al capoverso 3 lettere b–e;
- b. il piano di utilizzazione;
- c. un riepilogo dei costi e ricavi attesi dalla gestione dell'impianto;
- d. la capacità preventivata dell'impianto;
- e. il collegamento ferroviario previsto;
- f. per gli impianti di trasbordo TC e gli impianti portuali, il collegamento stradale previsto.

⁵ L'UFT può, se necessario, esigere documenti supplementari.

Art. 11 Assegnazione

¹ L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione. Nella decisione stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo dell'aiuto finanziario.

² Se i contributi d'investimento superano i cinque milioni di franchi, l'UFT decide d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze (AFF).

³ Il termine per l'inizio dei lavori è fissato di regola a tre anni dopo il passaggio in giudicato della decisione di assegnazione. L'assegnazione decade se il richiedente non inizia i lavori entro il termine fissato. In casi motivati, l'UFT può prorogare il termine di due anni al massimo.

⁴ A costruzione iniziata non vengono più assegnati contributi d'investimento, eccetto che l'UFT abbia autorizzato l'inizio anticipato dei lavori dopo la presentazione della domanda di aiuto finanziario.

Art. 12 Versamento

¹ L'UFT dispone il versamento dei contributi d'investimento dopo aver esaminato il conteggio finale.

² Su richiesta, possono essere concessi acconti fino all'80 per cento dei contributi d'investimento, a seconda dell'avanzamento dei lavori e delle spese effettive.

Art. 13 Esigibilità

I contributi d'investimento sono esigibili sei mesi dopo la presentazione del conteggio finale all'UFT.

Art. 14 Restituzione

¹ L'UFT esige la restituzione integrale dei contributi d'investimento se entro cinque anni dall'ottenimento dell'aiuto finanziario l'impianto sovvenzionato non viene utilizzato.

² Esige la restituzione proporzionale dei contributi d'investimento se l'impianto sovvenzionato è definitivamente abbandonato oppure se il volume di trasbordo o di trasporto stabilito non viene raggiunto. L'importo da restituire è ridotto tenendo conto di una durata di vita dell'impianto di 20 anni e del volume di trasbordo o di trasporto raggiunto.

³ L'UFT esige la restituzione integrale o parziale dei contributi d'investimento se non è garantito l'accesso non discriminatorio all'impianto sovvenzionato.

⁴ In casi di rigore, d'intesa con l'AFF, può rinunciare integralmente o parzialmente a esigere la restituzione.

⁵ Gli importi restituiti devono essere impiegati per le esigenze del traffico stradale. La loro destinazione è stabilita conformemente all'articolo 3 LUMin.

Sezione 3: Contributi d'esercizio**Art. 15** Traffico combinato transalpino

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

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

³ Le imprese di trasporto ferroviario e i terzi che rivendicano il diritto ai contributi d'esercizio presentano ogni anno un'offerta all'UFT.

⁴ L'offerta deve contenere in particolare le seguenti indicazioni:

- a. il numero di treni;
- b. il numero di spedizioni;
- c. i contributi assegnati da terzi;
- d. un conto di previsione.

⁵ Per la procedura di ordinazione relativa al trasporto di autocarri accompagnati l'UFT può stabilire un periodo di più anni.

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

Art. 16 Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni

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

- a. una bozza della convenzione sull'offerta di trasporto;
- b. la presentazione di una strategia del traffico merci a livello cantonale o di un programma del traffico merci;
- c. l'importo del contributo richiesto alla Confederazione per il relativo periodo.

² Se un Cantone ordina un'offerta di trasporto sulla rete ferroviaria a scartamento ridotto, i contributi d'esercizio della Confederazione possono essere aumentati fino a concorrenza della quota percentuale della partecipazione federale secondo l'allegato 2 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009⁵ sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV).

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

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

¹ Se nuove offerte di trasporto di merci per ferrovia permettono di decongestionare la rete stradale svizzera, la Confederazione può promuoverle, su richiesta, finché saranno finanziariamente autonome, ma al massimo per un periodo di tre anni.

² È escluso il promovimento di incrementi di volume dovuti a ragioni puramente congiunturali.

³ Il richiedente sottopone all'UFT un piano d'offerta e una valutazione della redditività per i primi cinque anni d'esercizio. In tali documenti espone in che modo intende garantire l'autonomia finanziaria dell'offerta di trasporto al più tardi entro tre anni.

⁴ Il contributo d'esercizio della Confederazione per la nuova offerta di trasporto si basa sul disavanzo previsto nei primi tre anni d'esercizio; esso non può tuttavia superare il 50 per cento dei costi connessi all'offerta di trasporto.

⁵ Se i volumi effettivi trasportati annualmente con la nuova offerta di trasporto sono inferiori di oltre il 20 per cento ai volumi definiti nella domanda, il contributo d'esercizio concesso dalla Confederazione può essere decurtato o ne può essere richiesta la parziale restituzione. Il diritto ai contributi d'esercizio decade integralmente in caso di abbandono anticipato della nuova offerta di trasporto.

Art. 18 Limite di validità dei contributi d'esercizio

¹ I contributi d'esercizio della Confederazione sono limitati ai seguenti periodi:

- a. sino alla fine del 2023 per le prestazioni nel traffico combinato transalpino;
- b. sino alla fine del 2018 per le prestazioni nel traffico a carro completo isolato;

⁵ RS 745.16

- c. sino alla fine del 2018 per le prestazioni nel traffico combinato non transalpino;
- d. sino alla fine del 2016 per le prestazioni nel traffico merci sulla rete a scartamento ridotto.

² Dopo queste scadenze, la Confederazione può partecipare alle ordinazioni dei Cantoni nel traffico merci sulla rete a scartamento ridotto e sulla rete normale al massimo sino alla fine del 2027.

³ Può promuovere nuove offerte del trasporto di merci per ferrovia al più tardi sino alla fine del 2027.

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

Art. 19 Presupposti

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

- a. consentono di trasportare merci in modo più efficiente e rispettoso delle risorse;
- b. servono a incentivare applicazioni sperimentali o applicazioni pilota; o
- c. agevolano e accelerano la migrazione a nuovi standard tecnici.

Art. 20 Costi computabili

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

² Non sono computabili i costi per:

- a. studi generali, studi preliminari e studi di fattibilità;
- b. la ricerca pura in rapporto con innovazioni tecniche.

Art. 21 Domanda

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

² La domanda deve essere corredata delle seguenti informazioni:

- a. una descrizione completa delle innovazioni e della loro utilità per il trasporto di merci per ferrovia;
- b. un preventivo;
- c. indicazioni su contributi assegnati da poteri pubblici e da terzi;

- d. il contributo richiesto alla Confederazione e la sua distribuzione sull'arco degli anni;
- e. un piano di progetto con obiettivi intermedi per l'ottenimento delle omologazioni tecniche e delle autorizzazioni d'esercizio necessarie per le innovazioni.

³ L'UFT decide in merito alla domanda dopo aver sentito il settore interessato.

⁴ Può, se del caso, esigere ulteriori documenti.

Art. 22 Assegnazione

¹ L'UFT assegna i contributi d'investimento mediante decisione. Nella decisione stabilisce l'aliquota del contributo, i costi computabili e l'importo massimo dell'aiuto finanziario.

² L'aliquota del contributo federale ammonta, considerato l'interesse proprio del richiedente, al massimo al 60 per cento dei costi computabili.

³ I contributi d'investimento ai sensi dell'articolo 10 LTM non sono accordati per progetti ai quali sono già stati assegnati contributi dei poteri pubblici in virtù di altre basi legali.

Art. 23 Rapporto

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

² I contenuti del rapporto non sono considerati segreti professionali, di fabbricazione o d'affari ai sensi della legge del 17 dicembre 2004⁶ sulla trasparenza.

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

Art. 24

¹ Se la Confederazione versa contributi d'investimento e d'esercizio per il promoviamento del trasporto di veicoli stradali accompagnati (carico autoveicoli), i contributi d'investimento sono accordati sotto forma di mutui rimborsabili o di contributi a fondo perso.

² La procedura di ordinazione e di sovvenzionamento per l'erogazione dei contributi d'esercizio è retta dagli articoli 16–23 OITRV⁷.

⁶ RS 152.3

⁷ RS 745.16

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

Art. 25 Concessione del raccordo

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

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

Art. 26 Contratto di raccordo

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

Art. 27 Modifica, chiusura temporanea e smantellamento del dispositivo di raccordo

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

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

- a. sarà smantellato;
- b. non potrà più essere utilizzato.

Art. 28 Copertura dei costi dei dispositivi di raccordo

¹ Il gestore dell'infrastruttura partecipa ai costi d'investimento per la costruzione di nuovi dispositivi di raccordo solo se i presupposti di cui all'articolo 5 capoversi 1 e 2 sono adempiuti.

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

³ Il raccordato partecipa ai costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura per lo smantellamento del dispositivo di raccordo se non vengono raggiunti i volumi di trasporto stabiliti nell'articolo 5 o convenuti contrattualmente.

Art. 29 Principi applicabili alla pianificazione e alla costruzione

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

² Le disposizioni in materia di interoperabilità non sono applicabili.

Art. 30 Licenza di costruzione; verifica da parte dell'UFT

¹ Le domande di costruzione, modifica e smantellamento di binari di raccordo sottostanno alla verifica dell'UFT ai sensi dell'articolo 13 capoverso 2 LTM. Sottostanno a tale verifica anche le domande di costruzione relative a opere e impianti che si trovano sopra, sotto e vicino a binari di raccordo e che potrebbero compromettere la sicurezza dell'esercizio dei binari di raccordo.

² Non sottostanno a tale verifica le domande di costruzione per opere e impianti ai sensi dell'articolo 1a dell'ordinanza del 2 febbraio 2000⁸ sulla procedura d'approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF).

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

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

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

Sezione 7: Esercizio e manutenzione dei binari di raccordo**Art. 31** Sicurezza

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

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

Art. 32 Autorizzazione d'esercizio

¹ La domanda per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio deve essere presentata all'UFT al più tardi tre mesi prima della data prevista per la messa in esercizio del binario di raccordo. La documentazione da presentare è retta dall'articolo 8 dell'ordinanza del 23 novembre 1983⁹ sulle ferrovie (Oferr).

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

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

⁸ RS 742.142.1

⁹ RS 742.141.1

Art. 33 Prescrizioni d'esercizio

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

² Nelle prescrizioni d'esercizio prescrivono in particolare l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e le misure necessarie in caso di evento ai sensi degli articoli 15 e 16 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014¹⁰ concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

³ I raccordati che effettuano corse essi stessi emanano le prescrizioni d'esercizio necessarie a garantire un esercizio sicuro sul binario di raccordo.

⁴ I raccordati mettono a disposizione dell'UFT le loro prescrizioni d'esercizio tempestivamente, ma almeno tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore, quale base per l'attività di vigilanza dell'UFT. Le prescrizioni d'esercizio che derogano alle prescrizioni sulla circolazione dei treni emanate dall'UFT in virtù dell'articolo 17 capoverso 3 Lferr¹¹ devono essere sottoposte all'UFT per approvazione al più tardi tre mesi prima della data prevista per l'entrata in vigore.

Art. 34 Personale

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

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

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

⁴ Le persone che guidano veicoli motore delle ferrovie o che svolgono attività rilevanti per la sicurezza su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'ordinanza del 4 novembre 2009¹² sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

Art. 35 Veicoli

¹ I veicoli che circolano esclusivamente su binari di raccordo sottostanno alle disposizioni d'esecuzione emanate dal DATEC in virtù dell'articolo 81 Oferr¹³.

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

¹⁰ RS 742.161

¹¹ RS 742.101

¹² RS 742.141.2

¹³ RS 742.141.1

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

Art. 36

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

² In casi singoli può accordare deroghe alle prescrizioni tecniche e d'esercizio e alle disposizioni in materia di sicurezza se il richiedente comprova che:

- a. è garantito lo stesso livello di sicurezza; o
- b. non ne deriva un rischio inaccettabile e sono adottate tutte le misure proporzionate per ridurre i rischi.

Sezione 9: Responsabilità e assicurazione di responsabilità civile per i binari di raccordo

Art. 37 Responsabilità

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

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

³ Nel caso degli impianti elettrici, il raccordato è considerato titolare dell'esercizio ai sensi dell'articolo 46 Oferr¹⁴.

Art. 38 Assicurazione di responsabilità civile

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

² L'assicurazione di responsabilità civile deve coprire i rischi dei trasporti effettuati sull'impianto di raccordo. La somma assicurata deve ammontare almeno a 5 milioni di franchi per sinistro e comprendere i danni materiali e alle persone.

¹⁴ RS 742.141.1

Sezione 10: Vigilanza sui binari di raccordo

Art. 39

¹ Ai fini della vigilanza di cui all'articolo 22 capoversi 1 e 2 LTM, l'UFT tiene un inventario dei binari di raccordo. Emanata una direttiva sulla tenuta dell'inventario, in particolare sui dati che i raccordati sono tenuti a comunicare.

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

³ Può delegare a terzi attività di vigilanza.

Sezione 11: Disposizioni finali

Art. 40 Abrogazione e modifica di altri atti normativi

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

Art. 41 Disposizioni transitorie: licenze di costruzione, contributi d'investimento, decisioni di assegnazione

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

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

³ Le decisioni di assegnazione esistenti al momento dell'entrata in vigore della presente ordinanza rimangono valide secondo il diritto anteriore, salvo che il nuovo diritto preveda la revoca delle assegnazioni o la restituzione di contributi d'investimento.

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

Art. 42 Disposizioni transitorie: contributi d'esercizio nel traffico merci ferroviario non transalpino

¹ La Confederazione indennizza alle imprese di trasporto ferroviarie e a terzi i costi non coperti delle offerte da essa ordinate in virtù di contratti conclusi secondo il diritto anteriore ai sensi dell'articolo 27 capoverso 1 LTM, ed effettivamente fornite.

² Alla procedura di ordinazione e all'offerta si applica l'articolo 15 capoversi 2-4 e 6.

Art. 43 Disposizioni transitorie: contratti di raccordo

I contratti di raccordo preesistenti devono essere adeguati entro tre anni dall'entrata in vigore della presente ordinanza.

Art. 44 Entrata in vigore

¹ Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2016.

² L'articolo 7 capoverso 3 lettera b e la cifra II numero 2 dell'allegato entrano in vigore il 1° gennaio 2017.

25 maggio 2016 In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Johann N. Schneider-Ammann
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Allegato
(art. 40)

Abrogazione e modifica di altri atti normativi

I

Sono abrogate:

1. l'ordinanza del 4 novembre 2009¹⁵ sul promovimento del trasporto di merci per ferrovia;
2. l'ordinanza del 26 febbraio 1992¹⁶ sui binari di raccordo;
3. l'ordinanza del 4 novembre 2009¹⁷ sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia.

II

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

1. Ordinanza del 4 novembre 2009¹⁸ sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie

Ingresso

visto l'articolo 6 capoverso 2 della legge del 25 settembre 2015¹⁹ sul trasporto di merci;
visto l'articolo 41 della legge del 20 marzo 2009²⁰ sul trasporto di viaggiatori;
visto l'articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957²¹ sulle ferrovie;
visto l'articolo 22 della legge dell'8 ottobre 1982²² sull'approvvigionamento del Paese,

Art. 2 lett. b

La presente ordinanza si applica alle imprese titolari di:

- b. un'autorizzazione ai sensi dell'articolo 8c della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie.

¹⁵ RU **2009** 5953

¹⁶ RU **1992** 573, **1994** 10, **2000** 741, **2009** 6013

¹⁷ RU **2009** 6025, **2012** 6541

¹⁸ RS **531.40**

¹⁹ RS **742.41**

²⁰ RS **745.1**

²¹ RS **742.101**

²² RS **531**

2. Ordinanza del 6 marzo 2000²³ sul traffico pesante

Art. 8 cpv. 2

² Per ogni unità di carico o semirimorchio trasbordato dalla strada alla ferrovia o alla nave oppure dalla ferrovia o dalla nave alla strada, è restituito l'importo seguente:

	franchi
a. per le unità di carico o i semirimorchi di lunghezza da 4,8 a 5,5 m	15
b. per le unità di carico o i semirimorchi di lunghezza superiore a 5,5 e fino a 6,1 m	22
c. per le unità di carico o i semirimorchi di lunghezza superiore a 6,1 m	33

Art. 9 cpv. 2

Abrogato

3. Ordinanza del 15 giugno 2001²⁴ sugli addetti alla sicurezza

Ingresso

visti gli articoli 30 capoverso 5, 103 capoverso 1 e 106 capoverso 1 della legge federale del 19 dicembre 1958²⁵ sulla circolazione stradale;

visti gli articoli 5 capoverso 1 e 24 capoverso 1 della legge del 25 settembre 2015²⁶ sul trasporto di merci,

Art. 22 Documenti esteri comprovanti l'istruzione

Sono riconosciuti come equivalenti i documenti esteri comprovanti l'istruzione rilasciati in applicazione della direttiva 2008/68/CE²⁷ della sezione 1.8.3 ADR²⁸ o della sezione 1.8.3 RID²⁹.

²³ RS **641.811**

²⁴ RS **741.622**

²⁵ RS **741.01**

²⁶ RS **742.41**

²⁷ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose, GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

²⁸ RS **0.741.621**

²⁹ Il regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID, appendice C alla Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, COTIF; RS **0.742.403.1**) nella versione modificata dal Protocollo di modifica del 3 giugno 1999, non è pubblicato nella RU. Lo stampato è ottenibile presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica (UFCL), Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna, www.bundespublikationen.ch.

Titolo prima dell'art. 23

Sezione 5: Disposizioni penali

4. Ordinanza del 25 novembre 1998³⁰ sugli emolumenti dell'UFT

Art. 44 Binari di raccordo

¹ L'emolumento dovuto dal richiedente per la valutazione tecnica ferroviaria prevista nell'ambito della licenza di costruzione per i binari di raccordo è calcolato in funzione del tempo impiegato. Esso è compreso tra 500 e 10 000 franchi.

² Gli emolumenti per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio e per l'approvazione delle prescrizioni d'esercizio sono compresi ognuno tra 300 e 5000 franchi.

5. Ordinanza del 23 novembre 1983³¹ sulle ferrovie

Art. 11a cpv. 1

¹ L'UFT emana le prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni. A tal fine tiene conto anche dei requisiti specifici dei binari di raccordo.

Art. 81 Disposizioni d'esecuzione

Il DATEC emana le disposizioni d'esecuzione. A tal fine tiene conto anche dei requisiti specifici dei binari di raccordo.

6. Ordinanza del 31 ottobre 2012³² concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune

Ingresso

visti gli articoli 5 capoverso 1, 20 capoverso 3 e 24 capoverso 1 della legge del 25 settembre 2015³³ sul trasporto di merci;

visto l'articolo 48a capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997³⁴ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione,

³⁰ RS 742.102

³¹ RS 742.141.1

³² RS 742.412

³³ RS 742.41

³⁴ RS 172.010

7. Ordinanza del 4 novembre 2009³⁵ sul trasporto di viaggiatori

Art. 63 cpv. 1 lett. a

¹ Non possono essere portati come bagagli a mano:

- a. le materie e gli oggetti il cui trasporto è vietato, in particolare in base all'ordinanza del 29 novembre 2002³⁶ concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR);

Art. 64 cpv. 1 lett. a

¹ Non possono essere inviati come bagagli:

- a. le materie e gli oggetti il cui trasporto è vietato, in particolare in base alla SDR³⁷;

8. Ordinanza del 31 ottobre 2012³⁸ sui mezzi di contenimento per merci pericolose

Ingresso

visti gli articoli 5 capoverso 1, 20 capoverso 3 e 24 capoverso 1 della legge del 25 settembre 2015³⁹ sul trasporto di merci;
visti gli articoli 30 capoverso 5, 103 capoverso 1 e 106 capoverso 1 della legge del 19 dicembre 1958⁴⁰ sulla circolazione stradale;
visti gli articoli 46a e 48a capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997⁴¹ sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione;
visto l'articolo 9 della legge federale del 12 giugno 2009⁴² sulla sicurezza dei prodotti;
in esecuzione della legge federale del 6 ottobre 1995⁴³ sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTC),

Art. 2 lett. a e b n. 1 e 2

Ai fini della presente ordinanza s'intendono per:

- a. *mezzi di contenimento per merci pericolose*: recipienti a pressione che non sono attrezzature a pressione trasportabili, imballaggi, contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa, grandi imballaggi, cisterne, contenitori per merci

³⁵ RS 745.11

³⁶ RS 741.621

³⁷ RS 741.621

³⁸ RS 930.111.4

³⁹ RS 742.41

⁴⁰ RS 741.01

⁴¹ RS 172.010

⁴² RS 930.11

⁴³ RS 946.51

alla rinfusa e unità mobili per la fabbricazione di esplosivi o oggetti contenenti esplosivi che:

1. per il trasporto per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune, possono essere utilizzati secondo il RID nonché secondo l'allegato 2.1 capitolo 6 dell'ordinanza del 31 ottobre 2012⁴⁴ concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD),
 2. per il trasporto su strada, possono essere utilizzati secondo l'ADR nonché secondo l'appendice 1 capitolo 6.14 dell'ordinanza del 29 novembre 2002⁴⁵ concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR);
- b. *attrezzature a pressione trasportabili*: i seguenti mezzi di contenimento per merci pericolose:
1. recipienti a pressione, loro rubinetti e altri accessori secondo il capitolo 6.2 RID o il capitolo 6.2 ADR utilizzati per il trasporto di gas della classe 2 (esclusi gas e oggetti con numero 6 o 7 nel codice di classificazione secondo RID o ADR) o di sostanze secondo la tabella 3 nell'istruzione di imballaggio P200 di cui al capitolo 4.1 RID/ADR,
 2. cisterne, carri-batteria, veicoli-batteria nonché container per gas a elementi multipli, loro rubinetti e altri accessori secondo il capitolo 6.8 RID o il capitolo 6.8 ADR utilizzati per il trasporto di gas della classe 2 (esclusi gas e oggetti con il numero 6 o 7 nel codice di classificazione secondo RID o ADR) o di sostanze di cui all'allegato I della direttiva 2010/35/UE⁴⁶,

Art. 15 Designazione

¹ Il DATEC designa come organismi di valutazione della conformità gli organismi che:

- a. sono accreditati dal Servizio di accreditamento svizzero (SAS) secondo la norma EN ISO/IEC 17020⁴⁷; e
- b. soddisfano le condizioni definite nell'allegato 5.

² Definisce i campi tecnici e le procedure autorizzati degli organismi di valutazione della conformità.

³ Attribuisce un numero d'identificazione agli organismi di valutazione della conformità designati.

⁴⁴ RS 742.412

⁴⁵ RS 741.621

⁴⁶ Direttiva 2010/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2010, in materia di attrezzature a pressione trasportabili e che abroga le direttive del Consiglio 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE, versione della GU L 165 del 30.6.2010, pag. 1.

⁴⁷ La norma menzionata può essere consultata e ottenuta presso l'Associazione svizzera di normalizzazione (SNV), Bürglistrasse 29, 8400 Winterthur, www.snv.ch.

Art. 26 cpv. 2

² Emana direttive sull'esecuzione e l'attuazione della presente ordinanza.

Art. 27 cpv. 3 e 4

Abrogati

Allegato 1 n. 1 e tabella 1, n. 2 lett. b e tabella 2 nonché n. 5

1. Le seguenti prescrizioni sono da ritenersi adempiute se le procedure menzionate nella tabella 1 sono attuate dagli organismi di valutazione della conformità indicati:
 - a. per il trasporto per ferrovia o tramite impianti di trasporto a fune, i capitoli 6.1, 6.2, 6.3, 6.5 e 6.6 RID nonché l'allegato 2.1 numero 6 RSD;
 - b. per il trasporto su strada, i capitoli 6.1, 6.2, 6.3, 6.5 e 6.6 ADR nonché l'allegato 1 capitolo 6.14 SDR.

Tabella 1

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

2. Le seguenti prescrizioni sono da ritenersi adempiute se le procedure menzionate nella tabella 2 sono attuate dagli organismi di valutazione della conformità indicati:
 - b. per il trasporto su strada, i capitoli 6.7–6.12 ADR.

Tabella 2

Procedura	Organismo di valutazione della conformità
Approvazione del prototipo	Xa
Sorveglianza della fabbricazione	Xa
Controllo e prova iniziali	Xa
Controllo periodico e controllo intermedio	Xa
Controllo eccezionale	Xa

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

