



Agosto 2019

---

## Ordinanza sui trasporti prioritari in situazioni eccezionali (OTPE)

### Commento alle singole disposizioni

---

N. registrazione/dossier: BAV-042.500-00007/00024/00004/00016

#### *Premessa*

L'OTPE è il risultato della revisione totale dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>1</sup> sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie (in vigore dal 01.01.2010).

In seguito a modifiche della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> sulle ferrovie (Lferr), della legge 20 marzo 2009<sup>3</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV) e della legge del 25 settembre 2015<sup>4</sup> sul trasporto di merci (LTM) nonché a nuove condizioni ed esigenze sociali ed economiche si è reso necessario adeguare le disposizioni dell'ordinanza. Con la revisione totale si mirava ad adattare il campo d'applicazione alle esigenze attuali, a migliorare la comprensibilità e a precisare e uniformare le definizioni e le formulazioni. Le disposizioni per le imprese, di massima tuttora pertinenti, non sono state modificate sul piano del contenuto.

#### *Titolo*

L'OTPE contiene disposizioni per l'ordinazione di trasporti prioritari in situazioni eccezionali nonché per la preparazione e per l'effettuazione di questo tipo di trasporti. Di qui la nuova denominazione del titolo: ordinanza sull'effettuazione di trasporti prioritari in situazioni eccezionali (OTPE).

#### *Ingresso*

L'ordinanza si fonda sulle seguenti basi legali:

- a. articolo 97 Lferr  
*«Il Consiglio federale emana le disposizioni d'esecuzione»;*
- b. articolo 6 capoverso 2 LTM  
*«<sup>2</sup> Il Consiglio federale disciplina i dettagli. Può prevedere la possibilità di esonerare temporaneamente un'impresa da tali obblighi in caso di difficoltà d'esercizio particolari.»;*

---

<sup>1</sup> RS 531.40

<sup>2</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> RS 745.1

<sup>4</sup> RS 742.41





- c. articolo 41 LTV<sup>5</sup>  
*«In situazioni particolari e straordinarie le imprese sono obbligate a effettuare prioritariamente trasporti a favore della Confederazione e dei Cantoni. A tal fine il Consiglio federale può abrogare l'obbligo di esercizio, di trasporto, di fissare tariffe e di allestire orari.»*;
- d. articolo 150 capoverso 1 della legge militare del 3 febbraio 1995<sup>6</sup>  
*«Il Consiglio federale emana le ordinanze esecutive»*;
- e. articolo 27 della legge federale del 17 giugno 2016<sup>7</sup> sull'approvvigionamento del Paese (LAP)  
*«Il Consiglio federale prende le misure necessarie affinché in situazioni di grave penuria siano garantite sufficienti possibilità di trasporto, di informazione e di comunicazione, siano mantenute aperte le vie di trasporto, di informazione e di comunicazione e sia garantita la disponibilità di depositi per le scorte.»* e  
articolo 57 capoverso 1 LAP *«Il Consiglio federale emana le disposizioni d'esecuzione e prende le misure necessarie.»*

La nuova ordinanza è pertanto una disposizione d'esecuzione del Consiglio federale per l'ordinazione di trasporti prioritari in situazioni eccezionali nonché per la preparazione e per l'effettuazione di questo tipo di trasporti.

## *Art. 2 Situazioni eccezionali*

### *In generale*

In passato diversi eventi hanno dimostrato che la necessità di assegnare la priorità a trasporti intesi a proteggere la popolazione o le basi vitali o a garantire l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali può insorgere anche in assenza di situazioni nelle quali determinati compiti dello Stato non possono più essere gestiti con le procedure amministrative ordinarie (situazione particolare)<sup>8</sup> o di situazioni nelle quali le procedure amministrative ordinarie non sono sufficienti per gestire i problemi e le sfide dell'attività governativa in numerosi ambiti e settori (situazione straordinaria)<sup>9</sup>.

I gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI), le imprese di trasporto viaggiatori concessionarie e gli operatori del trasporto merci su rotaia devono infatti soddisfare esigenze simili anche in caso di difficoltà per l'intero sistema, quali ad esempio eventi di origine naturale, tecnologica e sociale con ripercussioni sul piano cantonale, intercantonale, nazionale e internazionale. In questo tipo di eventi rientrano ad esempio pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica<sup>10</sup>, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti, attacchi terroristici, eccetera.

In virtù dell'ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie le imprese avevano l'obbligo di effettuare i trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza solo in caso di situazioni particolari e straordinarie. Altre situazioni eccezionali erano pertanto escluse.

---

<sup>5</sup> RS 745.1

<sup>6</sup> RS 510.10

<sup>7</sup> RS 531

<sup>8</sup> Fonte: rapporto sulla politica di sicurezza 2000

<sup>9</sup> Fonte: rapporto sulla politica di sicurezza 2000

<sup>10</sup> Per interruzione dell'alimentazione elettrica (sinonimo di «interruzione di energia elettrica») s'intende un arresto dell'approvvigionamento di energia elettrica causato dall'interruzione o dal danneggiamento di linee elettriche, trasformatori o nodi di distribuzione. La mancanza totale di alimentazione elettrica in una rete è definita «blackout».



È tuttavia necessario che le imprese possano effettuare i trasporti prioritari anche in altre situazioni eccezionali. Può essere questo il caso, ad esempio, per eventi di origine naturale, tecnologica o sociale che hanno ripercussioni sulla popolazione, le basi vitali o l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali a livello cantonale, intercantonale, nazionale e internazionale. Le circostanze per l'effettuazione dei trasporti prioritari sono determinate e legittimate dall'evento e dalle sue ripercussioni. La necessità è motivata dagli effetti negativi, immediati o attesi, dell'eventuale assenza di trasporti per la popolazione, le basi vitali e l'economia.

Nell'OTPE si tiene conto di tale esigenza. Le sue disposizioni si applicano sia alle situazioni particolari e straordinarie sia a quelle di pericolo e minaccia definite al suo interno (situazioni eccezionali). Cosa s'intenda per situazione eccezionale è definito all'articolo 2 lettere a–f. Di seguito si riportano le definizioni.

*Let. a*

La **situazione particolare** si presenta quando le procedure ordinarie non sono sufficienti per svolgere determinati compiti. Essa interessa solo alcuni settori dell'attività delle autorità; in genere implica la necessità di concentrare rapidamente i mezzi e semplificare le procedure.

*Let. b*

La **situazione straordinaria** si presenta quando i mezzi e le procedure ordinarie di diversi settori e ambiti non sono più sufficienti per far fronte agli eventi, ad esempio in caso di catastrofi e situazioni d'emergenza che colpiscono duramente un Cantone, più Cantoni o l'intero Paese oppure in caso di conflitti armati.

*Let. c*

Con **situazione di grave penuria** si designa la scarsità di beni e di servizi vitali, che impedisce un normale approvvigionamento per un determinato periodo di tempo.

*Let. d*

Tra gli **eventi di origine naturale, tecnologica e sociale** si annoverano pandemie, terremoti, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, attacchi terroristici, eccetera.

*Let. e*

Tra le minacce e i pericoli in materia di politica di sicurezza rientrano, ad esempio, il terrorismo o l'estremismo violento. Per **terrorismo** si intendono: azioni criminali contro persone o cose (quali sequestri, attentati, attentati dinamitardi ecc.) per il raggiungimento di fini politici, religiosi o ideologici; l'esercizio e la diffusione del terrore; l'uso di mezzi di pressione volti a diffondere, in particolare, incertezza e paura.

L'**estremismo violento** designa un impiego della violenza straordinario, che va oltre le regole comunemente accettate.

*Let. f*

La **difesa del Paese e della popolazione** comprende, ad esempio, la difesa da un attacco militare. Per appoggio sussidiario si intendono il soccorso o assistenza prestati (temporaneamente) con risorse «di sostegno» o «provvisorie».



### *Art. 3 Campo d'applicazione*

#### *Cpv. 1*

#### *Let. a*

Le imprese con una concessione per il trasporto di viaggiatori di cui all'articolo 6 LTV<sup>11</sup> sono imprese in possesso di una concessione della Confederazione o di un Cantone per il trasporto regolare e professionale di viaggiatori mediante ferrovia o tram, filobus, impianti a fune, battelli o veicoli a propulsione termica o elettrica.

#### *Let. b*

L'ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie, conformemente al messaggio del 23 febbraio 2005<sup>12</sup> concernente la Riforma delle ferrovie 2 non si applica ai GI di cui all'articolo 5 Lferr<sup>13</sup>, poiché non è stata adattata al momento dell'introduzione della distinzione tra GI e imprese di trasporto ferroviario (ITF). Tuttavia, anche i GI devono adempiere i requisiti di quest'ordinanza affinché le ITF possano effettuare trasporti prioritari in caso di eventi eccezionali. Per tale motivo il suo campo d'applicazione viene esteso alle imprese titolari di una concessione e di un'autorizzazione di sicurezza per l'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria.

#### *Let. c*

L'autorizzazione di cui all'articolo 8c Lferr comprende l'autorizzazione di accesso alla rete e il certificato di sicurezza. Onde effettuare trasporti sulla rete ferroviaria, le imprese che operano nel traffico merci su rotaia hanno bisogno di entrambi.

Le disposizioni dell'ordinanza si applicano pertanto anche a queste imprese.

#### *Cpv. 2*

L'ordinanza non si applica su tratte senza la funzione di collegamento tra località di cui agli articoli 3 LTV e 5 dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>14</sup> sul trasporto di viaggiatori (OTV).

### *Art. 4 Esonero dall'obbligo di effettuare trasporti prioritari*

Le imprese di cui all'articolo 3 possono farsi esonerare dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) dall'obbligo di effettuare, nelle situazioni eccezionali di cui all'articolo 2, trasporti prioritari intesi a proteggere la popolazione o le basi vitali o a garantire l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali, se è comprovato che non devono provvedervi.

Le imprese che intendono farsi esonerare possono presentare al DATEC relativa domanda, che oltre alla richiesta deve comprendere la prova da parte delle autorità e organizzazioni cantonali

---

<sup>11</sup> RS 745.1

<sup>12</sup> FF 2005 2183

<sup>13</sup> RS 742.101

<sup>14</sup> RS 745.11



competenti sulla rispettiva rete<sup>15</sup> in materia di protezione della popolazione, sicurezza interna ed economia che l'impresa non deve provvedere a questo tipo di trasporti.

#### *Art. 5 Ordinazione*

L'articolo definisce a chi spetta, in situazioni eccezionali, la competenza di ordinare l'effettuazione di trasporti prioritari. Dopo aver valutato le ripercussioni sulla popolazione, sulle basi vitali e sull'economia, gli organismi di cui alle lettere a–c descritti di seguito incaricano dell'effettuazione di un trasporto un'impresa concessionaria per il trasporto pubblico di persone o un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia.

#### *Let. a*

Le organizzazioni federali e cantonali incaricate di svolgere compiti nel campo della protezione della popolazione ordinano trasporti a favore della protezione della popolazione o delle basi vitali, ad esempio in caso di evacuazione.

Gli Stati maggiori o gli organi dirigenziali che gestiscono un evento decidono della necessità o meno di ricorrere a trasporti prioritari.

Gli Stati maggiori o gli organi dirigenziali cantonali conferiscono un mandato per l'effettuazione di un trasporto secondo la formula PPQQT<sup>16</sup> a un'impresa concessionaria per il trasporto pubblico di persone, o a un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia, tramite loro membri rappresentanti delle organizzazioni incaricate della gestione del sistema per il traffico (FFS, AutoPostale SA).

Gli stati maggiori federali invece affidano tale mandato tramite l'esercito (che vi provvede quale servizio fornito nell'ambito dell'appoggio sussidiario alle autorità civili tramite le truppe Comando Operazioni J 4/6 o settore Circolazione e trasporto BLEs).

In assenza di un processo di attribuzione dei mandati, gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

#### *Let. b*

Le organizzazioni o imprese incaricate di svolgere compiti inerenti all'approvvigionamento economico del Paese ordinano trasporti per l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali<sup>17</sup>.

Le suddette organizzazioni o imprese incaricano dell'effettuazione di un trasporto un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia. Confermano l'urgenza del trasporto all'impresa, all'attenzione dei GI, nonché all'organizzazione che gestisce il sistema nel traffico ferroviario (FFS Infrastruttura). L'impresa incaricata richiede ai GI una traccia<sup>18</sup> per l'effettuazione del trasporto e lo effettua.

In assenza di un processo di attribuzione dei mandati, gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

#### *Let. c*

---

<sup>15</sup> I Cantoni sono responsabili per la pianificazione, la preparazione e l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sul proprio territorio.

<sup>16</sup> Formula PPQQT: P = priorità, P = prodotto, Q = qualità, Q = quantità, T = tempo, D = durata

<sup>17</sup> Ad es. servizi di logistica, tra i quali rientrano anche i mezzi d'esercizio necessari allo scopo, quali combustibile e carburante.

<sup>18</sup> Un percorso su un'infrastruttura ferroviaria definito in termini temporali e geografici.



L'esercito ordina i trasporti necessari all'appoggio sussidiario delle autorità civili o utili alla difesa da un attacco militare.

L'esercito incarica dell'effettuazione di un trasporto un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia o un'impresa concessionaria per il trasporto pubblico di persone. Conferma l'urgenza del trasporto all'impresa, all'attenzione dei GI, nonché all'organizzazione che gestisce il sistema nel traffico ferroviario (FFS Infrastruttura) o nel trasporto pubblico su strada (AutoPostale SA). Le ITF richiedono ai GI una traccia per l'effettuazione del trasporto e lo effettuano.

In assenza di un processo di attribuzione dei mandati, gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

## *Art. 6 Coordinamento dei trasporti*

### *In generale*

Nell'ordinanza del 18 maggio 2016<sup>19</sup> concernente il coordinamento dei trasporti in vista di casi di sinistro (OCTS) sono incaricate della gestione del sistema dei trasporti apposite organizzazioni (gestori del sistema), che allestiscono concezioni e piani di gestione delle emergenze e del traffico per garantire il funzionamento del *sistema dei trasporti* in caso di eventi quali interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, pandemia, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici. Queste organizzazioni lavorano in collaborazione con le autorità nazionali e cantonali competenti in materia di protezione della popolazione e di sicurezza interna e con quelle competenti per l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali.

### *Let. a*

La presente disposizione sancisce che la Divisione Infrastruttura delle FFS, in qualità di gestore del sistema ferroviario e in virtù dell'articolo 5 OCTS, ha l'obbligo di coordinare gli interessati a livello operativo, al fine di garantire che i GI e le ITF esercitino i propri diritti e adempiano i propri doveri. Essa deve garantire, in particolare, che:

- a) i diritti e i doveri dei GI di cui agli articoli 10 e 14 dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>20</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria possano essere rispettivamente tutelati e adempiuti;
- b) nonostante l'effettuazione di trasporti prioritari le ITF possano adempiere il proprio obbligo di esercizio di cui all'articolo 14 LTV<sup>21</sup> affinché il traffico ferroviario non si interrompa.

La Divisione Infrastruttura delle FFS deve inoltre:

- c) coordinare sul piano nazionale le misure operative concernenti la gestione dei trasporti, gli orari nonché i mezzi e le capacità di trasporto ferroviario disponibili;
- d) coadiuvare le autorità e organizzazioni cantonali nel pianificare i compiti del trasporto su rotaia in vista di situazioni eccezionali<sup>22</sup>;
- e) coadiuvare le autorità e organizzazioni cantonali in situazioni eccezionali nell'attuare i piani per il trasporto ferroviario<sup>23</sup>;

---

<sup>19</sup> RS 520.16

<sup>20</sup> RS 742.122

<sup>21</sup> RS 745.1

<sup>22</sup> I Cantoni sono responsabili per la pianificazione e la preparazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sul proprio territorio.

<sup>23</sup> I Cantoni sono responsabili per l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sul proprio territorio.



- f) coordinare le proprie attività con AutoPostale SA e con gli organi direttivi della gestione degli eventi in seno alle autorità e organizzazioni competenti sia nella fase di pianificazione preventiva di situazioni eccezionali sia in quella di gestione delle stesse.

In assenza delle necessarie procedure di coordinamento gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

*Lett. b*

La presente disposizione sancisce che AutoPostale SA, in qualità di gestore del sistema nel traffico regionale viaggiatori (TRV) e nel traffico locale (TL) pubblici su strada e in virtù dell'articolo 5 OCTS, ha l'obbligo di:

- a) coadiuvare, su richiesta, le autorità e le organizzazioni cantonali nella pianificazione dei compiti e dell'intervento come pure nella conduzione e nella gestione del TRV e del TL su strada in vista di situazioni eccezionali<sup>24</sup>;
- b) coadiuvare, su richiesta, le autorità e le organizzazioni cantonali in situazioni eccezionali nell'attuazione dei piani per il TRV e il TL su strada<sup>25</sup>, in particolare nel coordinamento delle misure operative a livello cantonale e intercantonale tra le imprese di trasporto per quanto concerne la gestione dei trasporti, gli orari nonché i mezzi e le capacità di trasporto disponibili;
- c) determinare, all'attenzione dei Cantoni e ai fini della panoramica «situazione prioritaria per la protezione della popolazione», i mezzi e le capacità di trasporto disponibili nel TRV e nel TL su strada in vista di situazioni eccezionali e nel caso in cui queste si presentino, nonché gestire una tabella dei mezzi;
- d) garantire, mediante il coordinamento di tutti gli interessati a livello operativo, che nonostante l'effettuazione di trasporti prioritari le imprese di trasporto concessionarie nel TRV e nel TL su strada possano adempiere il proprio obbligo di esercizio di cui all'articolo 14 LTV<sup>26</sup> affinché non si interrompano i rispettivi servizi;
- e) coordinare le proprie attività con la Divisione Infrastruttura delle FFS e con gli organi direttivi della gestione degli eventi in seno alle autorità e organizzazioni competenti sia nella fase di pianificazione preventiva di situazioni eccezionali sia in quella di gestione delle stesse.

In assenza delle necessarie procedure di coordinamento gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

*Art. 7 Determinazione delle priorità in materia di trasporti*

*Cpv. 1*

Se le risorse disponibili per l'effettuazione dei trasporti prioritari non sono sufficienti, spetta alle autorità stabilire le priorità. Ciò è il caso quando è comprovato che le imprese hanno attinto a tutti i loro mezzi e possibilità, sulla base di rispettivi diritti e doveri. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) discute della situazione con gli Uffici federali<sup>27</sup>, le autorità cantonali e i committenti di cui all'articolo 5 OTPE nonché le imprese coinvolte. Dispone quanto deciso dalle autorità nei confronti delle imprese. Secondo l'articolo 12 Lferr l'UFT può annullare oppure impedire che siano eseguite le deci-

---

<sup>24</sup> I Cantoni sono responsabili per la pianificazione e la preparazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sul proprio territorio.

<sup>25</sup> I Cantoni sono responsabili per l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sul proprio territorio.

<sup>26</sup> RS 745.1

<sup>27</sup> Ad es. nel quadro di un rapporto di coordinazione presso lo Stato maggiore federale Protezione della popolazione SMFP



sioni e le disposizioni degli organi o dei servizi dell'impresa ferroviaria che ledono importanti interessi nazionali. L'articolo 7 OTPE concretizza questa competenza legale a livello di ordinanza, a favore di importanti interessi nazionali.

In assenza delle necessarie procedure volte a stabilire le priorità gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

#### *Cpv. 2*

In caso di difesa da un attacco militare può essere richiesto al Consiglio federale che la competenza decisionale sulle priorità in materia di trasporti venga trasferita all'esercito.

In assenza delle necessarie procedure per il trasferimento della competenza decisionale gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di pianificazioni preventive in vista di situazioni eccezionali.

### *Art. 8 Provvedimenti preparatori*

#### *Cpv. 1*

##### In generale

La necessità di effettuare trasporti prioritari può insorgere in qualsiasi momento a causa, ad esempio, di eventi di origine naturale, tecnologica o sociale che hanno ripercussioni sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente a livello cantonale, intercantonale, nazionale e internazionale. Le situazioni di cui all'articolo 2 OTPE e le loro ripercussioni determinano circostanze che legittimano provvedimenti preparatori per l'effettuazione di trasporti prioritari.

L'effettuazione di trasporti prioritari non solleva le imprese di trasporto dall'obbligo di esercizio di cui all'articolo 14 LTV<sup>28</sup>, che può essere abrogato esclusivamente dal Consiglio federale in virtù dell'articolo 41 LTV.

Per la domanda di rilascio di un certificato di sicurezza (CSic) o di un'autorizzazione di sicurezza (ASic), i GI e le ITF con una concessione per il trasporto di viaggiatori o un accesso alla rete devono provare che applicano un sistema di gestione delle emergenze. Inoltre, nel quadro dei loro regolari processi aziendali attuano un sistema di gestione dei rischi, delle crisi e della continuità.

Anche le altre imprese di trasporto titolari di una concessione per il trasporto di viaggiatori conducono, sulla base di norme, una gestione del rischio (GR) nonché una delle emergenze, delle crisi e della continuità (GECC) nel quadro della loro attività imprenditoriale e dei loro regolari processi

##### Provvedimenti preparatori

L'OTPE sancisce che le imprese debbano creare e condurre una GR e una GECC nel quadro delle basi di diritto pubblico e privato nonché delle norme applicabili per l'impresa. Nella GR rientra anche l'analisi dei rischi connessi a pericoli e minacce con effetti sull'impresa<sup>29</sup>. Per i restanti

---

<sup>28</sup> RS 745.1

<sup>29</sup> Nell'ambito del programma «Protezione delle infrastrutture critiche PIC» sono stati elaborati una [guida](#) e [un aiuto all'attuazione](#). Sotto il profilo metodologico, la guida si orienta alle concezioni in uso e consolidate di gestione del rischio, delle emergenze, delle crisi e della continuità e combina diversi elementi di questi approcci ai fini di una protezione integrale. La guida si basa su rispettivi piani e lavori, già a disposizione di molte imprese. Si tratta di piani e lavori generalmente incentrati sui rischi per





rischi le imprese devono elaborare una strategia d'intervento. La GECC prevede tra le altre cose l'allestimento – in collaborazione con gli organi cantonali competenti sulla rete dell'impresa per la pianificazione, la preparazione e l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali – di concezioni e piani in vista di situazioni eccezionali nonché per la gestione delle stesse. Una GR e una GECC rientrano tra gli standard di una direzione aziendale responsabile e al passo coi tempi. Per tale motivo le imprese non dovranno adottare particolari provvedimenti organizzativi aggiuntivi e, di principio, non subiscono costi supplementari.

Dal punto di vista organizzativo, i provvedimenti preparatori devono essere presi in modo da garantire l'esercizio permanente anche in situazioni eccezionali quali pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici. Lo scopo è poter effettuare con priorità trasporti intesi a proteggere la popolazione e le basi vitali e a garantire l'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali.

Le imprese integrano nella loro offerta eventuali costi d'organizzazione connessi ai provvedimenti preparatori. In compenso, in caso di situazioni eccezionali i Cantoni e l'economia usufruiscono dei vantaggi riconducibili ai provvedimenti preparatori.

Le imprese adottano le misure di ordine materiale, come garantire la disponibilità dei mezzi di trasporto, in collaborazione con gli organi cantonali competenti sulla rispettiva rete per la pianificazione, la preparazione e l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali. I Cantoni sono responsabili della pianificazione, preparazione e attuazione delle rispettive misure in vista di situazioni eccezionali sul proprio territorio.

In un'analisi del rischio le imprese devono innanzitutto rilevare, esaminare e valutare i rischi, generati da determinati pericoli e minacce (p.es. pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici). Per i restanti rischi devono elaborare una strategia d'intervento (elusione, riduzione, diversificazione, trasferimento o prevenzione) che indichi, sulla scorta delle disposizioni e delle condizioni legali nonché dei requisiti posti dalle diverse parti (ad es. i committenti delle prestazioni) cosa deve essere fatto e con che livello di qualità.

Sulla base delle strategie d'intervento devono essere elaborate concezioni e pianificazioni in vista di situazioni eccezionali – e per la gestione delle stesse – quali interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, incidenti nucleari, attacchi terroristici. Le concezioni e i piani devono essere stabiliti d'intesa con gli organi cantonali competenti per la pianificazione, la preparazione e l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali sulla rete dell'impresa. Riguardo alla gestione dei trasporti e agli orari devono essere altresì coinvolte sia le imprese che offrono coincidenze sia le organizzazioni incaricate, in virtù dell'articolo 5 OCTS<sup>30</sup>, della gestione del sistema nel traffico ferroviario (FFS Infrastruttura) e nei comparti pubblici del TRV e TL su strada (AutoPostale SA), che gestiscono rispettivamente il sistema della rete ferroviaria a livello nazionale e quello del TRV e TL su strada a livello cantonale e intercantonale.

Nell'ambito di questa procedura si considerano la diversità di pericoli e minacce cui sono sottoposte

---

l'impresa, mentre la guida PIC è dedicata alle difficoltà che guasti a infrastrutture critiche potrebbero creare alla popolazione e alle sue basi vitali (economiche).

<sup>30</sup> RS 520.16



un'impresa e la sua rete nonché le differenze nell'organizzazione dell'esercizio e nelle dimensioni aziendali. La procedura tiene conto anche delle peculiarità organizzative delle autorità cantonali.

Per affrontare con successo un evento eccezionale è necessario sviluppare processi e creare strutture organizzative. Oltre al sistema di gestione delle emergenze, delle crisi e della continuità occorre adottare le misure e predisporre gli strumenti del caso (p.es. allestire un piano pandemico, stringere accordi, obbligare il personale a prestare servizio, elaborare decisioni riservate di deroga alle disposizioni), in modo da poter agire non appena l'evento concreto insorge, contrastandone le conseguenze negative.

### Mezzi a disposizione

In situazioni eccezionali le imprese agiscono in linea di principio utilizzando le risorse disponibili per l'esercizio usuale programmato (i mezzi esistenti), in particolare in termini di personale e mezzi di trasporto.

Se dai piani dei Cantoni emerge che i mezzi a disposizione dell'impresa per il trasporto ordinato<sup>31</sup>, beneficiario di indennità<sup>32</sup>, sono insufficienti o inadeguati per poter offrire la prestazione necessaria in situazioni eccezionali (p.es. in caso di evacuazione della popolazione), i Cantoni possono incaricare le imprese di cui all'articolo 3 OTPE di garantire la disponibilità dei mezzi occorrenti a tal fine. I costi allo scopo sono coperti dai committenti secondo gli articoli 41 Lferr<sup>33</sup> e 40 LTV<sup>34</sup>.

### *Cpv. 2*

I provvedimenti preparatori delle imprese devono consentire, qualora necessario, la mobilitazione 24 ore su 24 delle risorse occorrenti per garantire il traffico viaggiatori e merci. Potrebbe essere il caso, ad esempio, in presenza di pandemie, di un'interruzione dell'alimentazione elettrica, una grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici.

### *Cpv. 3*

Lo scopo dei provvedimenti preparatori è, in particolare, quello di garantire la disponibilità del personale e dei mezzi necessari all'esercizio. A seconda delle circostanze che richiedono l'effettuazione di trasporti prioritari il personale può anche essere obbligato a prestare servizio, per esempio in caso di pandemia o di un incidente in una centrale nucleare. Per questo tipo di trasporti devono poter essere assicurate la protezione della salute e la sicurezza sul lavoro.

La sicurezza sul lavoro e la protezione della salute del personale necessario all'esercizio così come l'acquisto, lo stoccaggio e la distribuzione di materiale di protezione devono essere chiariti e stabiliti nella pianificazione in vista di situazioni eccezionali. Per le imprese si applicano le disposizioni di diritto privato e pubblico, quali la legge del 22 marzo 1991<sup>35</sup> sulla radioprotezione e la legge dell'8 ottobre 1971<sup>36</sup> sulla durata del lavoro (LDL) con le rispettive ordinanze (ordinanza del 26 aprile

---

<sup>31</sup> Secondo gli articoli 28–31c LTV (RS 745.1)

<sup>32</sup> Secondo l'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16)

<sup>33</sup> RS 742.101

<sup>34</sup> RS 745.1

<sup>35</sup> RS 814.50

<sup>36</sup> RS 822.21



2017<sup>37</sup> sulla radioprotezione, ORaP) e ordinanza del 29 agosto 2018<sup>38</sup> concernente la legge sulla durata del lavoro, OLDL).

In virtù delle disposizioni legali sulla radioprotezione e sulla protezione della salute, ad esempio, il personale necessario all'esercizio può essere obbligato a prestare servizio. Il capitolo 4 «Persone mobilitate» dell'ORaP comprende disposizioni su gruppi di persone, protezione della salute, istruzione, equipaggiamento, copertura assicurativa e indennizzo.

Deroghe alla LDL sono disciplinate nell'OLDL e si applicano esplicitamente anche alle situazioni eccezionali. Qualora queste non siano sufficienti all'adempimento dei mandati derivanti da concezioni e piani per la gestione di situazioni eccezionali, le imprese devono elaborare le decisioni del caso per le ulteriori necessarie deroghe alle disposizioni della LDL. Tra queste rientra anche il sancito coinvolgimento dei lavoratori o di un loro rappresentante.

#### *Cpv. 4*

Affinché rete stradale, ferroviaria e trasporti pubblici funzionino in quanto sistema anche in situazioni eccezionali, le imprese devono pianificare e adottare i provvedimenti preparatori in collaborazione con le autorità cantonali competenti sulla rispettiva rete per la pianificazione, la preparazione e l'attuazione di misure di protezione della popolazione e delle basi vitali come pure di misure di approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali (servizi specializzati dell'organizzazione dell'approvvigionamento economico). Devono inoltre concordare le misure pianificate e adottate riguardo alla gestione dei trasporti e agli orari con le imprese che offrono coincidenze nonché con le organizzazioni incaricate in virtù dell'articolo 5 OCTS<sup>39</sup> della gestione del sistema nel traffico ferroviario (FFS Infrastruttura) e nei comparti pubblici del TRV e TL su strada (AutoPostale SA). Queste ultime possono coadiuvare le imprese nel predisporre i provvedimenti preparatori nel quadro delle proprie competenze legali. Possono, in particolare, richiedere adeguamenti e modifiche riguardo ai diritti e ai doveri delle imprese di cui all'articolo 3 OTPE.

Le imprese devono verificare l'efficacia delle misure che hanno pianificato e adottato conducendo esercitazioni sulla propria rete in collaborazione con le autorità e le organizzazioni competenti in materia di protezione della popolazione, sicurezza interna ed economia.

#### *Cpv. 5*

Affinché i provvedimenti preparatori siano trasparenti e tracciabili devono essere documentati. I contenuti e il grado di dettaglio della relativa documentazione devono poggiare sulle norme per la GR e la GECC.

### *Art. 9 Vigilanza sui provvedimenti preparatori*

In virtù degli articoli 10 Lferr<sup>40</sup>, 22 della legge federale del 23 giugno 2006<sup>41</sup> sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone e 10 capoverso 4 della legge federale del 3 ottobre 1975<sup>42</sup> sulla navigazione interna, l'UFT è l'autorità di vigilanza per i trasporti terrestri e la navigazione. Tale

---

<sup>37</sup> RS 814.501

<sup>38</sup> RS 822.211

<sup>39</sup> RS 520.16

<sup>40</sup> RS 742.101

<sup>41</sup> RS 743.01

<sup>42</sup> RS 747.201



competenza lo obbliga a controllare le imprese. Di conseguenza spetta all'UFT anche la vigilanza sui provvedimenti preparatori.

Mediante domande mirate l'UFT controlla, a campione, se e come vengono programmati e preparati provvedimenti ai livelli strategico e operativo dell'impresa. Le domande riguardano soprattutto le modalità di trattamento dei seguenti, fondamentali campi di attività: a) garantire la disponibilità del personale e dei mezzi necessari all'esercizio e b) obbligare il personale necessario all'esercizio a prestare servizio. L'UFT non valuta i contenuti dei provvedimenti preparatori. È questo un compito che spetta all'impresa, in collaborazione con le autorità cantonali e comunali presenti sulla sua rete.

#### *Art. 10 Rimunerazione di prestazioni particolari*

##### *Cpv. 1*

Le prestazioni particolari delle imprese di trasporto viaggiatori devono essere indennizzate dagli organi che ordinano i trasporti. Il loro prezzo può essere concordato con le imprese nell'ambito delle pianificazioni in vista di situazioni eccezionali, ad esempio per un'evacuazione della popolazione.

Prestazioni particolari insorgono quando:

- a) in vista di situazioni eccezionali devono essere pianificate e adottate misure di ordine organizzativo o materiale che non siano già necessarie per le prestazioni dell'impresa ordinate<sup>43</sup>, beneficiarie di indennità<sup>44</sup>, ad esempio allestire concezioni per la gestione dei trasporti e gli orari per l'evacuazione della popolazione o l'istruzione, l'equipaggiamento di protezione, la copertura assicurativa per prestazioni in caso di rilascio di sostanze radioattive nell'ambiente;
- b) in situazioni eccezionali vengono fornite prestazioni che non siano già previste nel trasporto ordinato<sup>45</sup>, beneficiario di indennità<sup>46</sup>, ad esempio corse straordinarie in caso di evacuazione;
- c) dai piani in vista di situazioni eccezionali si evince che i mezzi a disposizione per il trasporto ordinato<sup>47</sup>, beneficiario di indennità<sup>48</sup>, sono insufficienti o inadeguati per poter fornire la necessaria prestazione, ad esempio per un'evacuazione della popolazione. In casi del genere le imprese di cui all'articolo 3 OTPE possono essere incaricate di garantire la disponibilità dei mezzi di trasporto necessari a tal fine.

##### *Cpv. 2*

La Confederazione si fa carico dei costi se:

- a) ove fosse ordinato dal Consiglio federale, nel settore ferroviario gli impianti e le installazioni, i veicoli e il loro parco devono essere costruiti, completati e tenuti pronti al servizio conformemente alle esigenze della difesa nazionale militare ed economica;
- b) dovesse essere necessario prendere misure speciali di sicurezza per eseguire trasporti militari.

#### *Art. 11 Abrogazione di un altro atto normativo*

---

<sup>43</sup> Secondo gli articoli 28–31c LTV (RS 745.1)

<sup>44</sup> Secondo l'OITRV (RS 745.16)

<sup>45</sup> Secondo gli articoli 28–31c LTV (RS 745.1)

<sup>46</sup> Secondo l'OITRV (RS 745.16)

<sup>47</sup> Secondo gli articoli 28–31c LTV (RS 745.1)

<sup>48</sup> Secondo l'OITRV (RS 745.16)



La revisione totale dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>49</sup> sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie finora vigente ne determina l'abrogazione e la sostituzione mediante la nuova ordinanza in oggetto.

*La seguente disposizione è abrogata.*

*Ex art. 3 cpv. 4*

*«Le imprese di trasporto notificano all'Ufficio federale dei trasporti i provvedimenti preparatori previsti o adottati.»*

La valutazione dei provvedimenti preparatori è un compito che spetta alle imprese, in collaborazione con le autorità nazionali, cantonali e comunali presenti sulla propria rete. Per tale motivo non è necessario notificare all'UFT i provvedimenti preparatori previsti e adottati.

---

<sup>49</sup> RS 531.40