



1° gennaio 2018

N. registrazione/dossier: 522/2013-05-11/3

Direttiva

concernente il conseguimento dell'autorizzazione di accesso alla rete, del certificato di sicu- rezza e dell'autorizzazione di si- curezza

**in base all'articolo 3 dell'ordinanza concernente l'accesso alla re-
te ferroviaria (OARF) e
agli articoli 5a e 5b dell'ordinanza sulla costruzione e l'esercizio
delle ferrovie (ordinanza sulle ferrovie, Oferr)**

Ufficio federale dei trasporti UFT

Editore: Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Divisioni Infrastruttura e Sicurezza

Sezione Omologazioni e regolamenti
e Sezione Esercizio ferroviario

Diffusione: pubblicazione sul sito dell'UFT

Lingue di pubblicazione: tedesco (originale)
francese
italiano

La presente direttiva, versione 2.0, entra in vigore il 1° gennaio 2018; essa sostituisce l'omonima direttiva del 1° luglio 2013, versione 1.0.

Ufficio federale dei trasporti
Divisione Finanziamento

Divisione Infrastruttura

Divisione Sicurezza

Pierre-André Meyrat
Direttore supplente

Anna Barbara Remund
Vicedirettrice

Rudolf Sperlich
Vicedirettore

Edizioni / Documentazione delle modifiche

N. registrazione/dossier: 522/2013-05-11/3

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato
V 1.0	1° luglio 2013	Ufficio federale dei trasporti UFT	Prima edizione	Sostituita
V 2.0	1° gennaio 2018	Ufficio federale dei trasporti UFT	Rielaborazione	In vigore

Sommario

Edizioni / Documentazione delle modifiche	2
1 Scopo della direttiva	5
2 Abbreviazioni	6
3 Basi legali	7
4 Campo di applicazione	8
4.1 Per le imprese di trasporto ferroviario (ITF)	8
4.2 Per i gestori dell'infrastruttura (GI)	8
5 Ruoli, compiti e responsabilità	9
5.1 Impresa ferroviaria.....	9
5.1.1 Riepilogo dei ruoli (ITF + GI).....	9
5.1.2 Impresa di trasporto ferroviario (ITF)	10
5.1.3 Gestore dell'infrastruttura (GI)	10
5.2 Ufficio federale dei trasporti (UFT).....	10
5.3 Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF)	11
5.4 Tribunale amministrativo federale (TAF).....	11
6 Riepilogo delle autorizzazioni necessarie per generi di attività.....	12
6.1 Utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria / ruolo delle ITF	12
6.2 Gestione dell'infrastruttura ferroviaria / ruolo dei GI	13
7 Autorizzazione di accesso alla rete (AAR)	14
7.1 Requisiti	14
7.2 Rinnovo	15
7.3 Revoca	15
8 Certificato di sicurezza (CSic).....	16
8.1 Requisiti	16
8.2 Consultazione del GI	16
8.3 Indicazioni relative ai moduli di domanda.....	17
8.4 Altre disposizioni specifiche.....	18
8.4.1 Sistema di gestione della sicurezza (SGS) per il CSic	18
8.4.2 Materiale rotabile	18
8.4.3 Tratte supplementari.....	20
8.4.4 Circolazione su binari sbarrati.....	20
8.4.5 Corse con veicoli di servizio su binari in esercizio.....	20
9 Convenzione sull'accesso alla rete	21
10 Autorizzazione di sicurezza (ASic).....	22
10.1 Requisiti	22
10.2 Documenti da presentare	22
10.2.1 Sistema di gestione della sicurezza (SGS) per l'ASic	23
10.3 Corse del GI sulla propria infrastruttura	23
10.3.1 Requisiti per il CSic Parte B Infrastruttura.....	24
10.3.2 Indicazioni relative alla domanda per il CSic Parte B Infrastruttura	24
10.3.3 Regolamentazione speciale per corse di intervento in caso di incidenti rilevanti	24
10.3.4 Corse effettuate come gestore di sistema.....	25
11 Modifiche nell'esercizio.....	26
12 Sistema di gestione della sicurezza (SGS)	27
12.1 Obiettivi e contenuti del sistema di gestione della sicurezza	27
12.2 Proporzionalità del SGS	27
12.3 Requisiti per il SGS e criteri rilevanti.....	28
12.4 Prova dell'adempimento dei requisiti previsti per il SGS	28
12.5 Forma del SGS.....	28
12.6 Considerazione dei certificati disponibili	28

12.7	Esame e sorveglianza del SGS da parte dell'UFT	28
12.7.1	Esame dei documenti	28
12.7.2	Controllo dell'attuazione del SGS nell'ambito dell'attività di sorveglianza dell'UFT nella fase di esercizio	29
12.8	Rapporto annuale delle imprese ferroviarie	29
13	Corse a partire dal binario di raccordo	30
13.1	L'utente del binario di raccordo come ITF	30
13.2	Corse di un utente di un binario di raccordo sui binari di una stazione con protezione laterale	30
13.3	Un'ITF effettua corse su mandato dell'utente del binario di raccordo o del raccordato	30
14	Tratte in prossimità del confine e tratte estere in Svizzera	31
15	Termini	32
15.1	Termini per il trattamento della domanda da parte dell'UFT	32
15.2	Termini per il trattamento della domanda da parte del GI	32
16	Emolumenti	33
17	Modelli di domanda / pubblicazione	34
17.1	Modelli di domanda	34
17.2	Pubblicazione	34
18	Allegati	35
18.1	Allegato 1: Requisiti concernenti il conseguimento di un CSic per tratte in prossimità del confine	35
18.2	Allegato 2: Specifiche e integrazioni concernenti la direttiva	35

1 Scopo della direttiva

La presente direttiva serve da strumento di attuazione delle basi legali attualmente applicabili alla procedura di autorizzazione necessaria per poter utilizzare o gestire le infrastrutture ferroviarie in Svizzera.

La direttiva presenta alle imprese di trasporto ferroviario e ai gestori dell'infrastruttura i requisiti che consentono di utilizzare e gestire le infrastrutture ferroviarie in Svizzera. Essa si propone di aiutare le imprese nelle varie fasi della procedura e nella preparazione dei documenti da allegare alla domanda. Inoltre, mette a disposizione strumenti che, con un onere proporzionato, permettono di presentare documenti completi e rispondenti ai requisiti previsti per il conseguimento delle autorizzazioni.

Lo svolgimento, le scadenze e i documenti necessari sono descritti in modo dettagliato allo scopo di ridurre al minimo le domande di chiarimenti e le richieste d'inoltro di documenti mancanti nel corso della procedura.

2 Abbreviazioni

Per ragioni di semplicità e di chiarezza, nella presente direttiva sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

LDL	Legge sulla durata del lavoro
UFT	Ufficio federale dei trasporti
TAF	Tribunale amministrativo federale
PE	Prescrizioni d'esercizio
Lferr	Legge federale sulle ferrovie, RS 742.101
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie, RS 742.141.1
ITF	Imprese di trasporto ferroviario
UE	Unione europea
PCT	Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni, RS 742.173.001
LTM	Legge sul trasporto di merci, RS 742. 41
OTM	Ordinanza sul trasporto di merci, RS 742. 411
GI	Gestori dell'infrastruttura
RIN	Registro di immatricolazione nazionale (National Vehicle Register, NVR)
AAR	Autorizzazione di accesso alla rete
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria, RS 742.122
OARF-UFT	Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria, RS 742.122.4
CSic	Certificato di sicurezza
ASic	Autorizzazione di sicurezza
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
SGS	Sistema di gestione della sicurezza
Reg.	Regolamento
OPI	Ordinanza sulla prevenzione degli infortuni, RS 832.30

3 Basi legali

La presente direttiva si fonda sulle seguenti basi legali:

autorizzazione di accesso alla rete (AAR):

- art. 8c, 8d e 8f Lferr,
- art. 3–9 OARF;

certificato di sicurezza (CSic):

- art. 8c, 8e e 8f Lferr,
- art. 5b, 5c segg. Oferr; con rinvio alla seguente base legale dell'UE:
 - regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità (CSic);

autorizzazione di sicurezza (ASic):

- art. 5, 8a e 8b Lferr,
- art. 5a, 5c segg. Oferr; con rinvio alla seguente base legale dell'UE:
 - regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità (ASic).

4 Campo di applicazione

4.1 Per le imprese di trasporto ferroviario (ITF)

Per principio, tutte le ITF necessitano di un'AAR e di un CSic, Parte A e Parte B, per tutte le corse effettuate su infrastruttura propria e/o di terzi in Svizzera.

Le corse su infrastrutture per le quali non deve essere accordato alcun accesso alla rete non necessitano di un'AAR. Queste infrastrutture sono:

- tratte esclusivamente a cremagliera;
- tratte le cui particolari caratteristiche escludono l'utilizzo da parte di altre imprese (ad es. la linea metropolitana M2 della città di Losanna);
- tratte gestite da un'impresa ferroviaria esclusivamente per la manutenzione dei suoi veicoli.

Per la circolazione su binari di raccordo e binari di cantiere non sono necessari né un'AAR né un CSic.

4.2 Per i gestori dell'infrastruttura (GI)

Per l'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria oggetto di una concessione il GI necessita di un'ASic.

In genere i GI sono anche titolari della concessione per l'infrastruttura, dato che per la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura serve sia una concessione che un'ASic.

Un terzo (non il concessionario) che si fa rilasciare un'ASic assume il ruolo di GI con la relativa responsabilità.

Per la gestione di binari di raccordo non è necessario avere un'ASic. Ciò vale anche per i binari di cantiere, poiché questi sono sottoposti alla sorveglianza della SUVA.

5 Ruoli, compiti e responsabilità

Qui di seguito sono presentati i ruoli principali e i compiti fondamentali in rapporto all'utilizzazione e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Le agevolazioni e le deroghe sono trattate nella presentazione delle rispettive procedure.

5.1 Impresa ferroviaria

Un'impresa ferroviaria può contemporaneamente assumere i due ruoli (ITF e GI) presentati qui di seguito.

5.1.1 Riepilogo dei ruoli (ITF + GI)

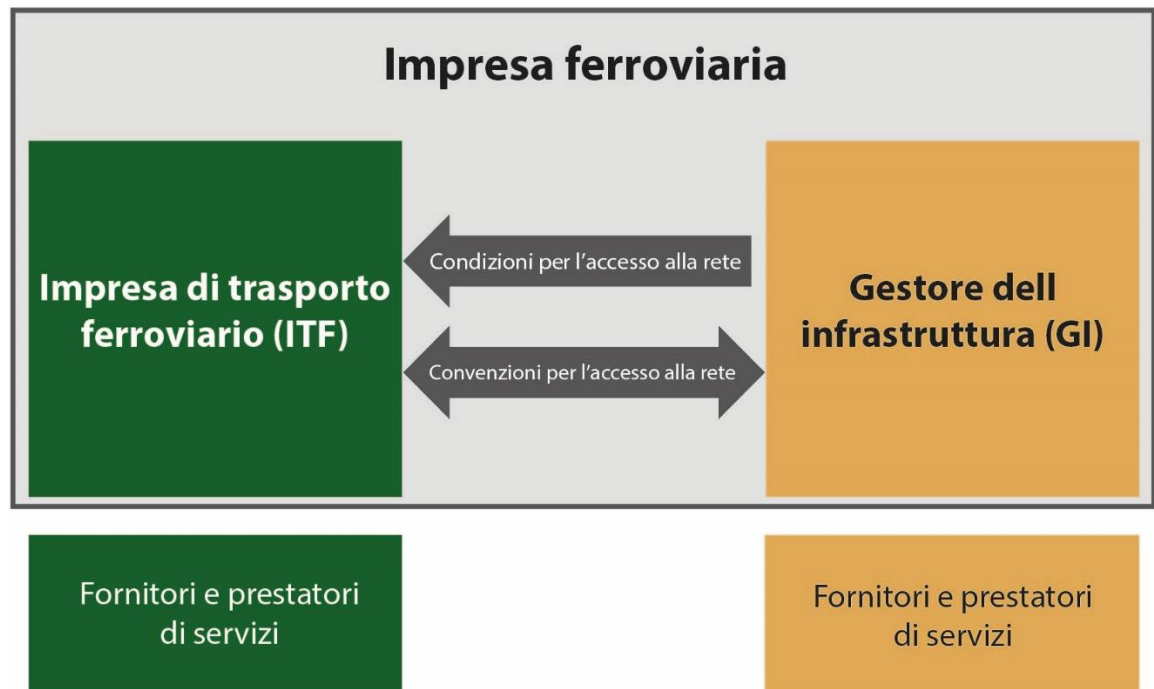


Figura concernente ruoli e interfacce rilevanti

Le imprese ferroviarie sono responsabili di un esercizio sicuro e del controllo dei rischi collegati. Ne sono garanti i GI e/o le ITF nell'ambito del loro SGS per la parte del sistema ferroviario di rispettiva competenza. Sono tenuti infatti ad adottare le misure necessarie per limitare i rischi, se del caso in reciproca collaborazione.

Essi indicano, ciascuno per il proprio settore, le modalità di collaborazione con gli altri organismi rilevanti. Ciò riguarda segnatamente le interfacce con gli altri GI e le altre ITF, con gli organismi responsabili della manutenzione (ad es. ECM), i fabbricanti, le imprese di manutenzione, i detentori di veicoli, i prestatori di servizi, i mandanti, i trasportatori, i mittenti, i destinatari, i caricatori, gli scaricatori, i riempitori e gli svuotatori.

Le interfacce esistenti tra le imprese ferroviarie vanno configurate in modo tale che tutte le attività e le decisioni rilevanti in materia di sicurezza siano disciplinate nell'ambito del SGS e che siano chiaramente attribuite agli organi responsabili delle imprese ferroviarie (GI e/o ITF).

Qualora diverse imprese ferroviarie siano impegnate nello svolgimento di un servizio, occorre stabilire in modo inequivocabile il GI o l'ITF responsabile che garantisca la continuità delle direttive e degli attestati.

5.1.2 Impresa di trasporto ferroviario (ITF)

L'ITF è un'impresa che intende effettuare trasporti ferroviari e quindi utilizzare infrastrutture proprie e/o di terzi. A tal scopo necessita di un'AAR e di un CSic.

Inoltre l'ITF deve negoziare e stipulare una convenzione sull'accesso alla rete con il GI (art. 15 e 16 OARF).

L'ITF è tenuta a procurarsi per tempo, ossia prima di utilizzare una determinata tratta, tutte le convenzioni, le autorizzazioni e i certificati necessari.

L'ITF stessa può detenere i veicoli impiegati oppure essere responsabile delle interfacce nei confronti del detentore. In ogni caso l'ITF deve indicare le modalità con cui vengono garantiti l'impiego conforme dei veicoli e la sicurezza dell'esercizio.

Un'impresa che intende effettuare corse a partire da un binario di raccordo (e che oltrepassano il punto di raccordo) assume il ruolo di un'ITF e necessita delle relative autorizzazioni. Agevolazioni e dettagli sono presentati nel capitolo 13 «Corse a partire dal binario di raccordo».

Il rilascio dell'AAR e del CSic a un'ITF consente a quest'ultima di assumere interamente la responsabilità della condotta di un treno e di altre corse sulla rispettiva infrastruttura.

È possibile che un'ITF, nell'ambito delle direttive del suo SGS (e con AAR e CSic propri), conduca treni con personale e veicoli di un'altra impresa.

Se un'ITF in possesso delle relative autorizzazioni di accesso alla rete incarica un subappaltatore / trazionista dell'esecuzione di un trasporto, mantiene l'intera responsabilità del trasporto stesso in quanto titolare dell'AAR e del CSic. Con questo tipo di collaborazione, la proprietà oppure il possesso del materiale rotabile così come l'appartenenza del personale a un'impresa non sono direttamente determinanti per quanto riguarda la responsabilità.

5.1.3 Gestore dell'infrastruttura (GI)

Per GI s'intende un'impresa che costruisce e gestisce l'infrastruttura mettendola a disposizione, senza discriminazioni, delle ITF dietro remunerazione (prezzo delle tracce). La gestione comprende l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura stessa.

La concessione di un'ASic a un GI rende quest'ultimo responsabile della costruzione e dell'esercizio dell'infrastruttura.

Il GI pubblica le informazioni necessarie all'utilizzazione della propria infrastruttura (Network Statement).

I dettagli relativi all'utilizzazione dell'infrastruttura sono disciplinati nella convenzione sull'accesso alla rete conclusa con ogni ITF.

Il GI fornisce in particolare, senza discriminazioni, a tutte le ITF le istruzioni necessarie ad acquisire le conoscenze sulla tratta (art. 14a Oferr).

Su richiesta dell'ITF, il GI esprime un parere sul progetto di domanda dell'ITF per un CSic. L'ITF allega il parere del GI alla domanda.

In caso di perturbazioni dell'esercizio, il GI ha il diritto di impartire istruzioni alle ITF (art. 14 OARF) nonché il diritto di controllo con obbligo di informare l'UFT in caso di rischio (art. 24 OARF).

5.2 Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Quale autorità d'esecuzione e di vigilanza, l'UFT fissa le condizioni per il rilascio delle necessarie autorizzazioni (AAR, CSic e ASic), esamina le relative domande e decide in merito. Stabilisce inoltre le modalità con cui i GI devono pubblicare le condizioni di utilizzazione della rete e fornisce informazioni sul conseguimento dell'AAR, del CSic e dell'ASic.

L'UFT esamina i pareri dei GI allegati alle domande delle ITF e ne tiene conto nel processo decisionale.

Le procedure in materia di concessione per il trasporto di viaggiatori e per l'infrastruttura, di omologazione dei veicoli, di corse senza sufficienti dispositivi di controllo della marcia dei treni, di abilitazione del personale, di prescrizioni d'esercizio (PE) ecc. sono distinte dalle procedure per il conseguimento dell'AAR, del CSic e dell'ASic.

Per ulteriori informazioni sull'UFT si rinvia al sito www.bav.admin.ch.

5.3 Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF)

La CAF decide sulle controversie sorte tra ITF e GI in materia di aggiudicazione e prezzi delle tracce e nell'ambito della convenzione sull'accesso alla rete. Inoltre, può avviare d'ufficio un'inchiesta se sospetta che l'accesso alla rete sia ostacolato o concesso in modo discriminatorio.

Informazioni dettagliate sulla CAF sono disponibili al sito www.ske.admin.ch.

5.4 Tribunale amministrativo federale (TAF)

L'autorità competente per i ricorsi contro le decisioni dell'UFT in materia di AAR, CSic e ASic è il TAF. I ricorsi sono trattati in conformità alla legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021).

Per ulteriori informazioni sul TAF si rinvia al sito www.bvger.ch.

6 Riepilogo delle autorizzazioni necessarie per generi di attività

6.1 Utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria / ruolo delle ITF

	ITF operanti su infrastruttura propria e/o di terzi	ITF operanti esclusivamente su infrastruttura propria	Corse effettuate da ITF su <u>infrastruttura propria, che non richiede la concessione di alcun accesso alla rete</u> (art. 1, cpv. 3 OARF)	Corse per la manutenzione effettuate da gestori dell'infrastruttura 3)	Corse effettuate da utenti di binari di raccordo (cap. 13)	ITF operanti in area frontaliera e su tratte estere in Svizzera (cap. 14)
<u>Autorizzazione di accesso alla rete (AAR)</u>	sì	sì	no	no	5)	6)
<u>Certificato di sicurezza (CSic)</u>	sì	sì 2)	sì 2)	sì 4)		
Sistema di gestione della sicurezza (SGS) secondo il reg. (UE) 1158/2010	sì	sì	sì	sì		
<u>Convenzione sull'accesso alla rete</u>	sì 1)	no 1)	no	no		

- 1) Per l'esercizio sulla propria infrastruttura, invece di stipulare una convenzione, si devono fornire previamente all'UFT le indicazioni di cui all'art. 15 cpv. 2 lett. e – g e j dell'OARF.
- 2) L'adempimento delle condizioni stabilite per il rilascio del CSic alle ITF e dell'ASic ai GI può essere comprovato congiuntamente.
- 3) Corse per la manutenzione effettuate al di fuori della propria infrastruttura sono possibili solo se necessarie per l'effettivo adempimento dei compiti (manutenzione della **propria** struttura).
- 4) Per queste corse vanno rispettati i requisiti di cui all'allegato III del reg. (UE) 1158/2010 (CSic Parte B). L'ASic serve da base.
- 5) No, per corse effettuate sulla propria infrastruttura (sul binario di raccordo, al massimo fino al punto di raccordo). Sì, per corse effettuate al di fuori del binario di raccordo. In questo caso esistono diverse possibilità in parte con agevolazioni descritte al cap. 13.
- 6) L'UFT stabilisce la procedura tratta per tratta. In linea di principio, AAR e CSic esteri possono essere reciprocamente riconosciuti su tratte in prossimità del confine anche in assenza di un accordo internazionale.

6.2 Gestione dell'infrastruttura ferroviaria / ruolo dei GI

	GI, se l'accesso alla rete deve essere accordato	GI, se l'accesso alla rete non deve essere accordato (art. 1, cpv. 3 OARF)	Raccordati (nel ruolo di GI; cap. 13)	Parti di impianti gestite da un'ITF per la sola manutenzione di veicoli
<u>Pubblicazione delle condizioni di utilizzazione della rete</u>	sì	no	no 2)	no
<u>Autorizzazione di sicurezza (ASic)</u>	sì	sì		no
Sistema di gestione della sicurezza (SGS) secondo il reg. (UE) 1169/2010	sì	sì		no 3)
<u>Convenzione sull'accesso alla rete</u>	sì 1)	no		no

- 1) Con tutti gli utenti in possesso di un'AAR e di un CSic validi. Per l'esercizio di una propria ITF, invece di stipulare una convenzione, si devono fornire previamente all'UFT le indicazioni di cui all'art. 15 cpv. 2 lett. e – g e j dell'OARF.
- 2) Per analogia, è necessario stipulare contratti con i gestori di infrastrutture adiacenti in conformità alla legge sui binari di raccordo ferroviario. In questi contratti o nelle PE vanno definite eventuali disposizioni di utilizzazione e restrizioni d'accesso.
- 3) Gli aspetti dell'ASic relativi alla costruzione e all'esercizio (incl. la manutenzione) di tali impianti vanno disciplinati nell'ambito del SGS delle ITF per il conseguimento del CSic.

7 Autorizzazione di accesso alla rete (AAR)

Ogni ITF svizzera che circola su una tratta con accesso alla rete necessita di un'AAR come condizione per ottenere il CSic.

L'AAR viene rilasciata dall'UFT sotto forma di decisione ed è valida al massimo dieci anni.

Per le imprese straniere l'accesso alla rete è regolato dai rispettivi accordi internazionali. Per quanto riguarda le corse su tratte in prossimità del confine (cfr. cap. 17), le AAR estere (licenze UE) possono essere riconosciute senza che sia necessario un apposito accordo internazionale.

Se con altri Stati esiste una convenzione sul reciproco riconoscimento, le autorizzazioni rilasciate da questi Stati (licenze UE) valgono anche in Svizzera. Se necessario, l'autorità d'esecuzione può imporre condizioni supplementari.

7.1 Requisiti

Possono richiedere un'AAR le imprese che hanno la loro sede in Svizzera e sono iscritte nel registro di commercio svizzero oppure sono titolari di una concessione secondo l'articolo 5 Lferr.

Inoltre per ottenere un'AAR sono necessari dati generali e informazioni sull'affidabilità (art. 6 OARF) e sulla capacità finanziaria dell'impresa (art. 5 OARF), nonché sull'attuazione delle condizioni di lavoro del settore (art. 7 OARF). Queste esigenze sono riportate in dettaglio qui di seguito.

Per fornire i dati richiesti si deve utilizzare il modulo disponibile sul sito dell'UFT (link al cap. 20).

- **Dati generali sull'impresa**

- Indirizzo
- Obiettivo imprenditoriale, indicazioni sulla strategia commerciale e altre informazioni sull'impresa
- Estratto del registro di commercio

- **Affidabilità dei responsabili della direzione (art. 6 OARF)**

- Estratto del casellario giudiziale degli amministratori responsabili (art. 6 cpv. 1 OARF)
- L'impresa richiedente e i suoi amministratori responsabili non devono essere stati condannati nel corso degli ultimi dieci anni per un crimine, un'infrazione grave o ripetuta contro le prescrizioni applicabili ai settori professionali in materia di retribuzione, assicurazioni sociali e condizioni di lavoro (in particolare durata del lavoro e periodi di riposo), oppure per infrazioni gravi o ripetute contro le disposizioni riguardanti la sicurezza nel traffico ferroviario o contro le prescrizioni sulla circolazione dei treni.
- Conferma dell'ufficio d'esecuzione in merito agli attestati di carenza di beni (art. 6 cpv. 2 OARF)
- Contro l'impresa richiedente o i suoi amministratori responsabili non devono esservi attestati di carenza di beni.

- **Capacità finanziaria (art. 5 cpv. 1 e 2 OARF)**

- Bilancio consolidato, conto economico consolidato, conto dei flussi di tesoreria, documentazione del capitale proprio
- Rapporto di gestione

- Business plan per nuove imprese
- L'impresa è finanziariamente efficiente se il rapporto tra il capitale proprio (incluso il capitale di terzi a copertura dei rischi) e il capitale di terzi, le riserve palesi e occulte, le liquidità disponibili, i debiti e le entrate assicurate lasciano presumere che essa possa fare fronte ai suoi obblighi finanziari per almeno un anno. Secondo l'articolo 5 capoverso 1 OARF, se gli obblighi finanziari superano le liquidità e i ricavi disponibili in Svizzera, l'UFT può esigere una garanzia bancaria o una fideiussione.

- **Attestato d'assicurazione sulla responsabilità civile (art. 5 cpv. 2 OARF)**

L'impresa richiedente deve provare all'UFT di essere assicurata contro le conseguenze della responsabilità civile per almeno 100 milioni di franchi per sinistro, oppure deve esibire coperture assicurative equivalenti. In occasione del rinnovo della copertura assicurativa, l'attestato deve essere presentato all'UFT senza che sia richiesto.

Il contratto d'assicurazione deve contenere la seguente disposizione:

«Se il contratto si estingue prima della data indicata nel certificato assicurativo, la compagnia d'assicurazione s'impegna a coprire le pretese di risarcimento secondo le disposizioni contrattuali fino al ritiro dell'autorizzazione, e comunque per un periodo massimo pari ai 15 giorni successivi alla data in cui l'UFT è stato informato dell'estinzione del contratto. È considerata data di revoca il giorno in cui la relativa decisione è passata in giudicato».

Secondo questa disposizione sono considerate conformi all'OARF le limitazioni della corresponsione dell'importo di 100 milioni di franchi per sinistro a una o due volte all'anno.

- **Prescrizioni in materia di diritto del lavoro, condizioni di lavoro del settore (art. 7 OARF)**

L'ITF richiedente presenta il contratto collettivo di lavoro. In mancanza di un tale contratto fornisce almeno informazioni su salari, orario lavorativo settimanale e diritto alle vacanze. Inoltre dimostra di conoscere e osservare le prescrizioni in materia di diritto del lavoro, in particolare la LDL, l'OLDL e l'OPI.

7.2 Rinnovo

Per il rinnovo dell'AAR vanno fornite le stesse indicazioni richieste per il primo rilascio. Salvo nel caso di un'estensione dell'autorizzazione ad altre parti della rete o ad altri tipi di trasporto, le verifiche svolte dall'UFT non sono dettagliate.

7.3 Revoca

In base all'articolo 9 capoverso 3 Lferr in combinato disposto con l'articolo 27 OARF, l'AAR viene revocata se l'impresa cessa di soddisfare le condizioni previste per il rilascio.

8 Certificato di sicurezza (CSic)

Per effettuare corse che rientrano nel campo di applicazione della Lferr, le ITF necessitano di un CSic Parte A e di un CSic Parte B.

Per le imprese straniere l'accesso alla rete è regolato dai rispettivi accordi internazionali.

Qualora sia previsto da un accordo, la Parte A è riconosciuta reciprocamente dai diversi Stati. Dunque, ad esempio, per corse all'estero un'ITF svizzera deve procurarsi solo la Parte B.

Per quanto riguarda le corse su tratte in prossimità del confine, i CSic esteri possono essere riconosciuti senza che sia necessario un apposito accordo internazionale (cfr. anche il cap. 14 e l'all. 1).

Il CSic viene rilasciato dall'UFT sotto forma di decisione. Questo certificato ha lo scopo di fornire la prova che le ITF hanno messo a punto il proprio SGS e che garantiscono il rispetto dei requisiti necessari per un esercizio stabile, sicuro e affidabile. Il CSic ha una durata massima di cinque anni che, se necessario, può essere prolungata mentre il CSic è ancora in corso di validità.

Sulla base della normativa UE e tenuto conto delle specifiche condizioni svizzere, il CSic si compone di due parti:

- **Parte A:** accettazione del SGS dell'ITF che illustri le modalità con cui è organizzata la sicurezza;
- **Parte B:** requisiti specifici per il trasporto sulla rispettiva rete o tratta.

Un'ITF può presentare le domande (Parte A e Parte B) insieme o una per volta. Il richiedente che presenta domanda solo per la Parte B deve disporre di una Parte A valida. L'oggetto della domanda può essere il rilascio o il rinnovo della Parte A e/o Parte B. Inoltre la Parte B può essere estesa.

Per il rinnovo del CSic vanno fornite le stesse indicazioni richieste per il primo rilascio.

8.1 Requisiti

Un CSic può essere richiesto solo se si dispone di un'AAR per le corrispondenti parti della rete e le tipologie di trasporto o se ne è presentata la domanda.

I requisiti previsti per il CSic corrispondono a quelli stabiliti dalla normativa europea (reg. UE 1158/2010; un riepilogo dei requisiti, completato dall'indicazione di possibilità di attuazione, può essere consultato sul sito dell'UFT). Essi vanno soddisfatti tenendo conto delle condizioni specifiche esistenti in Svizzera.

Per le ITF sono vincolanti le PCT (art. 11a cpv. 1 Oferr) e le PE (art. 12 Oferr) del GI.

Se le ITF circolano esclusivamente su tratte della propria infrastruttura, le domande per il CSic e l'ASic possono essere presentate congiuntamente. È possibile che un SGS riguardi sia aspetti del CSic che dell'ASic.

Un'ITF che gestisce binari destinati unicamente alla manutenzione di veicoli (depositi e officine) ne tiene conto in misura appropriata nella domanda per il CSic e nel SGS.

I moduli di domanda (Parte A e Parte B) per la richiesta di una o di entrambe le parti del CSic vanno compilati per intero dalle ITF.

8.2 Consultazione del GI

L'utilizzazione di un'infrastruttura rappresenta per il proprietario una limitazione dei suoi diritti. Pertanto, i GI interessati devono essere consultati dalle ITF a proposito della domanda per il conseguimento del CSic Parte B. La consultazione dei GI avviene in

una lingua impiegata sulle tratte richieste. Il GI deve presentare il suo parere all'ITF entro 10 giorni lavorativi nel caso di una estensione ed entro 20 giorni lavorativi nel caso di un primo rilascio o di un rinnovo. Il decorso dei termini verrà interrotto qualora si rendano necessari ulteriori documenti o precisazioni. Il parere del GI, senza modifiche, va allegato alla domanda indirizzata all'UFT. La mancata presentazione di un parere entro i termini indicati viene considerata come approvazione della domanda di servizi di trasporto. In questo caso, alla domanda va allegato lo scritto di consultazione indirizzato dall'ITF al GI.

Si può rinunciare alla consultazione del GI quando un'impresa presenta congiuntamente la domanda per il CSic e l'ASic (tutte le corse sono effettuate unicamente sulla propria infrastruttura).

8.3 Indicazioni relative ai moduli di domanda

Documenti da allegare alla domanda concernente la Parte A.

- Dati riguardanti il richiedente: indirizzo dell'impresa, indirizzo di posta elettronica, persona di riferimento
- Copia dell'autorizzazione di accesso alla rete valida
- Tipo di domanda (nuovo CSic / suo rinnovo)
- Tipo di trasporto: trasporto viaggiatori, di merci o speciale con l'indicazione delle prestazioni annuali
- Data di avvio dell'esercizio
- Dimensione dell'impresa, numero di dipendenti
- SGS con una tabella di convergenza che indica dove sono trattati i requisiti di cui all'allegato II del reg. (UE) 1158/2010
- Certificati eventualmente disponibili sui sistemi di gestione (cfr. n. 12.6)

Documenti da allegare alla domanda concernente la Parte B.

- Copia del CSic Parte A (solo in caso di domanda limitata alla Parte B)
- Numero dell'AAR valida
- Copia dell'attestato d'assicurazione sulla responsabilità civile (solo per ITF con AAR)
- Confronto tra caratteristiche dei veicoli e requisiti delle tratte (elenco dei veicoli e delle tratte). Per le carrozze viaggiatori e i carri merci con contrassegni RIC e TEN oppure RIV, nonché per i veicoli di servizio impiegati esclusivamente su binari sbarrati è sufficiente un'iscrizione complessiva (in conformità al n. 8.4.4).
Ogni singolo veicolo di servizio (conforme alla norma EN 15746, EN 15955 ed EN 15954) impiegato al di fuori dei binari sbarrati (ad es. per forniture destinate a cantieri) deve essere iscritto nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic (in conformità al n. 8.4.5).
- Attestato per tutti i veicoli oggetto della domanda sotto forma di un estratto, datato e firmato, del Registro di immatricolazione nazionale, RIN (in conformità al n. 8.4.2.3). Qualora non sia stata ancora effettuata un'iscrizione al RIN oppure vengano percorse solo tratte di frontiera (secondo l'all. 1), è sufficiente presentare una copia dell'omologazione valida. Se si percorrono unicamente tratte tedesche su territorio svizzero, vengono riconosciute le omologazioni tedesche dei veicoli.
- Parere dei GI di tutte le tratte richieste

- Documentazione (informazioni) tratta dal SGS, con una tabella di convergenza che indichi gli strumenti grazie ai quali si soddisfano i requisiti di cui all'allegato III del reg. (UE) 1158/2010.

8.4 Altre disposizioni specifiche

8.4.1 Sistema di gestione della sicurezza (SGS) per il CSic

SGS (art. 5c Oferr)

Mediante una descrizione del SGS concernente l'organizzazione della sicurezza nel suo settore di competenza (per il CSic Parte A) e riferita alle tratte e alla rete (per il CSic Parte B) l'impresa richiedente deve dimostrare di saper garantire stabilmente un esercizio sicuro e affidabile. I dati possono essere messi a disposizione in formato cartaceo o elettronico (DVD, CD-ROM, memory-stick, accesso remoto via Internet ecc.).

I requisiti dettagliati sono presentati al capitolo 12.

8.4.2 Materiale rotabile

8.4.2.1 Omologazione del materiale rotabile

Ogni veicolo ferroviario circolante in Svizzera necessita di un'omologazione valida. I requisiti dettagliati possono essere consultati nella direttiva concernente l'omologazione di veicoli ferroviari disponibile sul sito dell'UFT.

8.4.2.2 Registro di immatricolazione nazionale (RIN)

I veicoli ferroviari circolanti in Svizzera devono essere iscritti nel RIN (cfr. sito dell'UFT). Per poter effettuare l'iscrizione nel RIN svizzero, l'UFT deve aver ricevuto una richiesta da parte del detentore del veicolo.

Tutti i tipi di veicoli ferroviari, come i carri merci, i veicoli speciali, le carrozze passeggeri, i veicoli motore e gli elettrotreni, vanno iscritti in questo registro. I veicoli impiegati unicamente per la circolazione su binari sbarrati non devono essere iscritti nel RIN.

8.4.2.3 Estratto del Registro di immatricolazione nazionale

Deve essere presentato un estratto del RIN, datato e firmato.

Con la presentazione dell'estratto (n. 8.3) del RIN l'ITF/(GI con CSic Parte Infra) dimostra l'impiego esclusivo di materiale rotabile che dispone di un'omologazione valida in Svizzera.

Se l'iscrizione nel RIN non è ancora avvenuta, è sufficiente la presentazione di una copia dell'omologazione valida.

Per i veicoli ferroviari iscritti in un RIN estero e che non possono esibire un estratto del RIN come attestato può essere presentata a titolo sostitutivo una copia dell'omologazione valida.

8.4.2.4 Confronto tra le caratteristiche dei veicoli e i requisiti delle tratte

Prima di impiegare i veicoli, l'ITF deve verificare, in base ai dati forniti dal GI, se vi sono restrizioni sulle rispettive tratte e, se del caso, quali sono. Ciò a prescindere dal fatto che si tratti di un primo rilascio, di un rinnovo o di un'estensione. Il confronto tra caratteristiche dei veicoli e requisiti delle tratte va effettuato mediante l'elenco dei veicoli e delle tratte e va allegato alla domanda. Di regola, i dati propri dei veicoli devono essere presentati conformemente all'autorizzazione d'esercizio (tipo, serie o, se necessario, numero dei veicoli).

Per le carrozze viaggiatori e i carri merci con contrassegni RIC e TEN oppure RIV, nonché per i veicoli di servizio impiegati esclusivamente su binari sbarrati basta un'iscrizione complessiva (in conformità al n. 8.4.4).

Qualora abbia definito e comunicato un'apposita procedura nel Network Statement, il GI può rinunciare a esprimere un parere nell'ambito del processo per il rilascio del CSic (n. 5.1.3) a proposito di veicoli di servizio impiegati al di fuori dei binari sbarrati (ad es. per forniture destinate a cantieri). In questo caso il raffronto veicolo / tratta può avvenire nel quadro dell'organizzazione dei cantieri.

I dati specifici delle tratte sono definiti, se opportuno, in appositi moduli. Per fornire i dati richiesti si deve utilizzare il modulo disponibile sul sito dell'UFT

Se, nell'ambito di un CSic già esistente, è necessario impiegare altri veicoli, tipi o serie di veicoli, si deve richiedere un'estensione del CSic Parte B.

8.4.2.5 Controllo della marcia dei treni

In linea di principio tutti i veicoli di testa devono essere equipaggiati con il sistema di controllo della marcia dei treni già esistente sull'infrastruttura percorsa. La compatibilità si basa sull'equipaggiamento minimo indicato nelle condizioni di accesso alla rete o nel registro dell'infrastruttura (RINF).

Chiavi crittografiche per l'utilizzazione dell'ETCS livello 2

Le corse su tratte equipaggiate con l'ETCS livello 2 richiedono l'impiego di chiavi digitali crittografiche (certificati) sui veicoli ETCS e nei Radio Block Centers (RBC) delle tratte. Queste chiavi autorizzano il reciproco scambio di informazioni tra l'equipaggiamento ETCS dei veicoli e quello delle tratte (RBC). Poiché dal punto di vista tecnico si tratta di una procedura simmetrica di codificazione, sui veicoli e nei RBC vengono installate le stesse chiavi crittografiche.

Le chiavi crittografiche vanno richieste al Key Management Center (KMC-CH) gestito dalle FFS su mandato dell'UFT.

Queste chiavi possono essere generate dal KMC-CH a condizione che un veicolo

- a) sia già o stia per essere immatricolato in Svizzera;
- b) disponga di un'adeguata autorizzazione d'esercizio svizzera oppure che quest'ultima sia stata già richiesta.

La chiave va richiesta almeno 3 mesi prima dell'avvio dell'esercizio al seguente indirizzo:

Ferrovie Federali Svizzere FFS

I-AT-SAZ-SNG

E-mail: kmc-ch@sbb.ch

Tel.: +41 79 593 89 40

Per ulteriori informazioni rivolgersi a kmc-ch@sbb.ch.

8.4.3 Tratte supplementari

Se, nell'ambito di un CSic già esistente, è necessario percorrere tratte supplementari, si deve richiedere un'estensione del CSic Parte B.

Per limitare il numero di richieste di estensione durante il periodo di validità del CSic, occorre, se possibile, presentare domanda per tutte le tratte interessate durante l'intera durata del CSic.

Ad esempio la richiesta concernerà l'intera rete a scartamento normale della Svizzera ad eccezione di determinate tratte con profilo di spazio libero ristretto o classi con carico limitato.

8.4.4 Circolazione su binari sbarrati¹

Anche per la circolazione su binari sbarrati è richiesto un CSic. Le corse possono essere effettuate nell'ambito del CSic Parte B Infra del GI o da parte di un'ITF con un CSic Parte B.

Responsabilità

Le imprese interessate garantiscono che tutte le attività e le decisioni rilevanti in materia di sicurezza rientrano nel quadro di un SGS. Le attività devono essere chiaramente associate al rispettivo SGS, all'interno del quale vanno illustrate.

L'idoneità tecnica dei veicoli ferroviari deve essere sottoposta a verifica preventiva in previsione del loro impiego nell'infrastruttura in questione. Il GI deve assicurare l'interfaccia con l'organizzazione sull'area dei lavori.

I veicoli impiegati esclusivamente sui binari sbarrati non vanno iscritti nel RIN, bensì devono essere inseriti nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic. Ciò può avvenire come iscrizione complessiva («Veicoli circolanti unicamente su binari sbarrati») oppure mediante un'iscrizione specifica per veicolo.

8.4.5 Corse con veicoli di servizio su binari in servizio

I veicoli di servizio (conformi alle norme EN 15746, EN 15955 ed EN 15954) impiegati al di fuori dei binari sbarrati (ad es. per forniture destinate ad aree dei lavori) non vanno iscritti nel RIN, ma devono essere inseriti a titolo specifico nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic. Il GI può rinunciare a esprimere un parere nell'ambito del processo per il rilascio del CSic (n. 5.1.3) a condizione che abbia definito e comunicato un'apposita procedura nel Network Statement. In questo caso il raffronto veicolo / tratta può avvenire nel quadro dell'organizzazione dei cantieri.

¹ Determinante per la comprensione del concetto di binario sbarrato è la definizione fornita dalle prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT) R 300.1:
«sbarramento di binari o di scambi per lavori nella zona del binario. I binari/scambi sbarrati non sono utilizzabili per i treni.»

Per analogia, sulle reti gestite non in conformità alle PCT si tratta dei binari e degli scambi che sono sbarrati in base alle PE ivi vigenti e che sono percorribili tutt'al più da corse collegate ad aree di lavori.

Spiegazione: in linea di massima sui binari sbarrati non si attribuiscono tracce e non è prevista l'approvazione del capomovimento per i singoli spostamenti. Il capo della sicurezza coordina le corse (di manovra) su binari sbarrati nell'ambito del dispositivo di sicurezza.

9 Convenzione sull'accesso alla rete

La convenzione sull'accesso alla rete (art. 15 OARF e art. 9b cpv. 2 Lferr) deve essere stipulata tra il GI e l'ITF. Essa va redatta in duplice copia in una lingua ufficiale svizzera o in inglese.

La convenzione deve contenere almeno le seguenti indicazioni:

- a. le parti contraenti;
- b. l'ammissibilità del ricorso a subappaltatori o a imprese consociate e le informazioni da scambiare in questo caso;
- c. ...
- d. la durata della convenzione;
- e. la definizione delle tracce e la loro qualità;
- f. il prezzo delle tracce e i dati necessari a calcolarlo;
- g. le penali da pagare in caso di mancato rispetto della convenzione;
- h. le condizioni di recesso per le ITF (clausola di denuncia);
- i. la/e lingua/e ufficiale/i che il personale deve utilizzare;
- j. i diritti e i doveri relativi al controllo dei treni mediante appositi dispositivi.

A titolo di complemento è altresì opportuno che nella convenzione sull'accesso alla rete vengano definite le interfacce e i canali di comunicazione per lo scambio di informazioni tra l'ITF e il GI sia nelle situazioni ordinarie che in quelle straordinarie (gestione di guasti ed emergenze). Le convenzioni non più corrispondenti alla realtà vanno adeguate e nuovamente stipulate. La responsabilità di questo adeguamento spetta alle ITF.

Un'ITF che circola unicamente sulla propria infrastruttura non necessita di una convenzione sull'accesso alla rete. L'ITF deve previamente fornire all'UFT indicazioni ai sensi delle suddette lettere e – g e j (art. 15 OARF).

10 Autorizzazione di sicurezza (ASic)

Per l'esercizio (incl. la manutenzione) di ogni infrastruttura ferroviaria è richiesta, oltre alla concessione per l'infrastruttura, l'ASic.

Ciò vale anche per le ferrovie titolari di una concessione relativa al trasporto di merci, per le reti tranviarie e metropolitane, nonché per le imprese che gestiscono un'infrastruttura sulla base di un trattato internazionale (ad es. tratte tedesche e austriache in Svizzera). In conformità all'articolo 5g Oferr, in aree frontaliere l'UFT ha la possibilità di riconoscere ASic estere anche in assenza di accordi internazionali. I dettagli concernenti le tratte in prossimità del confine e le tratte estere sono illustrati al capitolo 14.

L'ASic viene rilasciata dall'UFT sotto forma di decisione. Essa ha lo scopo di dimostrare che il concessionario o il GI ha messo a punto il suo SGS e ha adottato le misure necessarie per assicurare un esercizio stabile, sicuro e affidabile. Un terzo (non il concessionario) che si fa rilasciare un'ASic assume il ruolo di GI con la relativa responsabilità.

L'ASic è valida per un massimo di cinque anni.

10.1 Requisiti

Il GI è tenuto a gestire l'infrastruttura ferroviaria secondo le pertinenti prescrizioni legislative.

I requisiti previsti per l'ASic corrispondono a quelli stabiliti dalla normativa europea (reg. UE 1169/2010). Essi vanno soddisfatti tenendo conto delle condizioni specifiche delle reti e del genere di esercizio. Per ogni concessione relativa all'infrastruttura va richiesta un'ASic.

Con ASic distinte è possibile presentare domanda per diversi tipi di infrastruttura compresi in un'apposita concessione (ad es. reti tranviarie e metropolitane, reti a scartamento normale e ridotto). Nei documenti, le differenti reti e il rispettivo campo di applicazione del SGS devono essere chiaramente distinti.

Gli impianti accessori, come i depositi e le officine, ubicati sulla rete del GI e gestiti dallo stesso GI devono essere considerati nel SGS e nei documenti allegati alla domanda. In questi stessi documenti il richiedente deve dichiarare se i suddetti impianti sono gestiti da un'ITF o da un altro GI.

Il modulo di domanda per la richiesta dell'ASic va compilato per intero dal GI. Per fornire i dati richiesti si deve utilizzare il modulo disponibile sul sito dell'UFT.

10.2 Documenti da presentare

- Dati riguardanti il richiedente: indirizzo dell'impresa, indirizzo di posta elettronica, persona di riferimento
- SGS con una tabella di convergenza che indica dove sono trattati i requisiti di cui all'allegato II del reg. (UE) 1169/2010.
- Riepilogo delle tratte (specificandone l'inizio e la fine con dati geografici) con l'indicazione delle stazioni limitrofe (incl. i confini con altre infrastrutture), che tenga conto anche della manutenzione e della regolamentazione dell'esercizio operativo.
- Elenco degli impianti accessori (ad es. depositi e officine) con informazioni sulla regolamentazione dell'esercizio operativo
- Indicazione del luogo di pubblicazione delle condizioni di utilizzazione della rete riferite alle tratte secondo l'articolo 7 OARF-UFT

- Indicazione del luogo di pubblicazione delle prescrizioni del GI di cui l'ITF deve tener conto.
- Indicazioni sulla forma e l'entità dei dati dell'infrastruttura disponibili secondo l'articolo 15g Oferr
- Certificati eventualmente disponibili sui sistemi di gestione (cfr. n. 12.6)

10.2.1 Sistema di gestione della sicurezza (SGS) per l'ASic

Mediante una descrizione del SGS (art. 5c Oferr) concernente l'organizzazione della sicurezza nel suo settore di competenza il GI richiedente deve dimostrare di saper garantire stabilmente un esercizio sicuro e affidabile. I dati possono essere messi a disposizione in formato cartaceo o elettronico (CD-ROM, DVD, memory-stick, accesso remoto via Internet ecc.).

I requisiti dettagliati sono presentati al capitolo 12.

10.3 Corse del GI sulla propria infrastruttura

Anche il GI necessita di un CSic per tutte le corse che effettua sulla propria infrastruttura e, se necessario per l'adempimento dei compiti (manutenzione della propria infrastruttura), sulle infrastrutture vicine (regolamentazione speciale per corse di intervento in caso di incidenti rilevanti, cfr. n. 10.3.3). In questo modo il GI svolge il ruolo di un'ITF in base al proprio SGS (per l'ASic). Le regolamentazioni della presente direttiva concernenti il CSic Parte A e Parte B sono applicabili per analogia.

Per corse di manutenzione sulla propria infrastruttura e, se necessario, su quella di terzi occorre, oltre a un'ASic, un CSic Parte B Infra rilasciato dall'UFT sotto forma di decisione. Esso ha lo scopo di dimostrare che il GI ha messo a punto un SGS per le proprie corse e che è garantito un esercizio stabile, sicuro e affidabile. La durata di validità del CSic Parte B Infra corrisponde sostanzialmente a quella dell'ASic e non supera i cinque anni. Se necessario, può essere prolungata mentre il CSic Parte B Infra è ancora in corso di validità.

Per corse che si svolgono unicamente sulla propria infrastruttura il GI deve verificare la conformità tra i requisiti delle tratte e le caratteristiche dei veicoli. Se occorre, il CSic Parte B Infra deve essere esteso (un parere del GI secondo il n. 8.2 non è necessario). Se invece le corse si svolgono su un'infrastruttura di terzi, il GI interessato deve essere invitato a esprimere un parere secondo il numero 8.2.

Nell'ambito di un CSic Parte B Infra è possibile effettuare corse per i seguenti scopi:

- corse per la manutenzione della propria infrastruttura.
Queste devono servire esclusivamente alla manutenzione della propria infrastruttura. Inoltre grazie al CSic Parte B Infra possono essere percorse lungo la via diretta tratte di terzi che collegano reti proprie non connesse. Ciò vale per le seguenti corse:
 - dalla sede del centro di manutenzione all'area di lavoro, nell'area di lavoro e per il ritorno in sede,
 - tra i luoghi dove avviene la manutenzione,
 - per lo sgombero della neve,
 - per ritirare materiale per il proprio fabbisogno,
 - corse di prova ordinate ed eseguite sotto la responsabilità del GI per il proprio fabbisogno,
 - per sottoporre i propri impianti a test (ad es. un nuovo tracciato),
 - per controllare lo stato della propria infrastruttura;

- corse di intervento in caso di incidenti rilevanti (cfr. n. 10.3.3);
- corse di manovra in conformità all'articolo 22 capoverso 1 lettere g ed i OARF (cfr. all. 2);
- corse effettuate nell'ambito di una gestione del sistema assegnata dall'UFT (vale anche per corse su un'infrastruttura di terzi; cfr. n. 10.3.4);
- corse per fornire istruzioni nell'ambito del campo di applicazione del CSic Parte B Infra.

Qualora i lavori o l'equipaggiamento dell'infrastruttura rendano impossibile un rispetto completo dei confini dell'infrastruttura, è possibile circolare fino al necessario punto di svolta previo accordo del GI limitrofo e inserimento della tratta nel CSic.

10.3.1 Requisiti per il CSic Parte B Infrastruttura

Un CSic Parte B Infra può essere richiesto solo se è stata rilasciata o richiesta un'ASic per le corrispondenti parti della rete.

I requisiti previsti per il CSic Parte B Infra corrispondono a quelli stabiliti dalla normativa europea (reg. UE 1158/2010, all. III). Essi vanno soddisfatti tenendo conto delle condizioni specifiche esistenti in Svizzera.

Il modulo di domanda per la richiesta di un CSic Parte B Infra deve essere compilato per intero e completato con i dati necessari dal GI.

Per fornire i dati richiesti si deve utilizzare il modulo disponibile sul sito dell'UFT.

10.3.2 Indicazioni relative al modulo di domanda per il CSic Parte B Infrastruttura

Documenti da allegare alla domanda per un CSic Parte B Infra

Vanno presentati gli stessi documenti richiesti per un CSic Parte B (secondo il n. 8.3). Deroche:

- invece della Parte A del CSic va allegata una copia dell'ASic o della domanda per un'ASic;
- è necessario un parere del GI solo per eventuali corse di intervento con treni di spegnimento e di salvataggio su infrastrutture di terzi.

I requisiti previsti per il SGS e il materiale rotabile corrispondono a quelli del CSic Parte B e sono descritti in modo dettagliato al capitolo 8.

10.3.3 Regolamentazione speciale per corse di intervento in caso di incidenti rilevanti

Le corse di intervento in caso di incidenti rilevanti sono effettuate con treni di spegnimento e di salvataggio, oppure con veicoli motore destinati a prestare soccorso (nel secondo caso possono essere utilizzati anche veicoli motore appartenenti ad altre imprese).

- Di norma le corse di intervento con treni di spegnimento e di salvataggio vanno effettuate nell'ambito dei requisiti previsti per il CSic Parte B Infra. Per questi treni si devono quindi chiarire anche le condizioni dell'eventuale impiego sulle infrastrutture limitrofe. Alla domanda per il conseguimento del CSic Parte B Infra vanno allegare le indicazioni delle tratte e i corrispondenti pareri dei GI.
- La necessità delle corse di intervento con veicoli motore destinati a prestare soccorso dipende dalle circostanze e non è prevedibile. Pertanto devono essere effettuate nell'ambito dei requisiti previsti per un CSic Parte B di un'ITF o per un CSic Parte B Infra del rispettivo GI. La legittimazione di tali corse avviene attraverso una

clausola generale stabilita nell'ambito della procedura di rilascio del rispettivo CSic.

10.3.4 Corse effettuate come gestore di sistema

Nel quadro di un mandato attribuito dall'UFT come gestore di sistema, possono essere eseguite corse su un'infrastruttura propria o di terzi con un CSic Parte B Infra.

Ciò a condizione che il gestore dell'infrastruttura interessata permetta, nell'ambito del CSic Parte B Infra del gestore di sistema, l'effettuazione di queste corse sulla propria rete o su determinate parti della medesima.

11 Modifiche nell'esercizio

È necessario richiedere un rinnovo del CSic/dell'ASic quando intervengono modifiche sostanziali nel tipo o nella portata dell'esercizio di un'ITF o di un GI (ad es. nuovi tipi di trasporto, cambiamenti nel numero degli addetti, prestazioni annuali superiori o inferiori, nuove tratte o tratte esistenti con nuovi requisiti, modifiche rilevanti delle condizioni di utilizzazione della rete). Per la valutazione della domanda se si sia verificata una modifica nell'esercizio è responsabile il richiedente. Una regola pratica prevede che una modifica nell'esercizio si verifica quando è necessario compilare diversamente una rubrica del modulo di domanda.

Il SGS deve essere adeguatamente modificato.

Se vengono introdotte modifiche sostanziali che comportano effetti sul sistema, occorre che l'UFT effettui una nuova valutazione del SGS. Nel caso di modifiche riguardanti un SGS già valutato, all'UFT deve essere fatto pervenire un elenco dei principali adeguamenti.

12 Sistema di gestione della sicurezza (SGS)

Un sistema di gestione garantisce che l'organizzazione, guidata e controllata, è in grado di raggiungere i propri obiettivi.

La parte di un sistema di gestione rilevante in materia di sicurezza viene denominata sistema di gestione della sicurezza (SGS). Il SGS illustra la gestione sistematica e mirata degli aspetti legati alla sicurezza da parte di un'impresa.

Il richiedente è responsabile della gestione del SGS (struttura, elaborazione, attuazione, documentazione e perfezionamento).

12.1 Obiettivi e contenuti del sistema di gestione della sicurezza

Il SGS descrive le modalità con cui un'organizzazione raggiunge i propri obiettivi secondo criteri di sicurezza. Può essere designato come l'insieme dei processi definiti in un'impresa allo scopo di guidare l'impostazione, la pianificazione, la predisposizione, il controllo e il perfezionamento di un esercizio sicuro (controllo a circuito chiuso).

Inoltre il SGS deve garantire che l'organizzazione adempia tutti gli obblighi in materia di sicurezza che le competono, e in particolare la gestione delle modifiche e il controllo dei rischi. Per l'identificazione dei pericoli e per una gestione costante dei rischi è necessario adottare un approccio complessivo e strutturato. Le attività essenziali di un'organizzazione devono interagire con la gestione dei rischi.

I principali contenuti del SGS sono:

- illustrazione dell'organizzazione procedurale;
- definizione degli obiettivi in materia di sicurezza;
- regolamentazione dei compiti, delle responsabilità e delle competenze;
- abilitazione dei partecipanti;
- coinvolgimento dei partecipanti;
- gestione dei rischi;
- garanzia dell'osservanza delle leggi, direttive e norme rilevanti per la sicurezza;
- esecuzione di una sorveglianza sistematica;
- verifica e valutazione degli aspetti legati alla sicurezza;
- garanzia di un miglioramento costante.

Il SGS serve a dimostrare la capacità di soddisfare i requisiti rilevanti e comprende le procedure o i processi e i metodi. I risultati effettivi delle attività di gestione non sono componenti diretti del SGS. In genere vengono utilizzati come contributi per il perfezionamento del SGS. Esempio: il SGS presenta la gestione dei rischi ma non il risultato concreto delle singole valutazioni dei rischi stessi.

12.2 Proporzionalità del SGS

L'organizzazione delle imprese ferroviarie (GI e ITF) per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione deve corrispondere al contesto tecnico e operativo nonché ai rischi esistenti e assicurare l'adempimento ineccepibile e sicuro dei compiti assunti. Le misure, le regolamentazioni e le attività vanno presentate in modo verificabile.

A questo proposito si devono tenere nel debito conto la complessità e le caratteristiche delle imprese (ad es. dimensioni, tipi e volumi di trasporto, pericoli naturali predominanti).

12.3 Requisiti per il SGS e criteri rilevanti

I requisiti previsti per il SGS e i criteri per la loro verifica si basano sulla corrispondente normativa UE (direttiva 2004/49/CE, reg. UE 1158/2010 e reg. UE 1169/2010). Un riepilogo di questi requisiti e criteri è pubblicato sul sito dell'UFT insieme alle spiegazioni dei relativi obiettivi e dei possibili documenti giustificativi e di prova (aiuto all'attuazione).

12.4 Prova dell'adempimento dei requisiti previsti per il SGS

Il richiedente deve allegare alla domanda una tabella di convergenza che consenta la verifica del SGS in rapporto all'adempimento delle esigenze legali. Questa tabella indica i punti del SGS in cui sono trattati determinati requisiti e criteri.

Un modello di questa tabella di convergenza è reperibile sul sito dell'UFT.

Le prove richieste per l'adempimento di determinati criteri possono essere parte integrante del SGS. L'adempimento può anche avvenire tramite determinati tipi di documenti di prova (linee guida, standard, piani di controllo, direttive di lavoro, liste di controllo, incarichi, rapporti), elaborati e gestiti nell'ambito del SGS.

12.5 Forma del SGS

I documenti inoltrati devono illustrare chiaramente la struttura generale del SGS.

Se possibile, la documentazione relativa al SGS va allestita in modo da poter essere recapitata all'UFT (in formato cartaceo o su supporti elettronici con il consueto formato di memorizzazione). Se a causa della sua forma la documentazione relativa al SGS non può essere recapitata all'UFT, l'impresa richiedente deve consentire all'UFT l'esame del SGS sul posto, nel quadro della procedura per il rilascio del CSic o dell'ASic.

Le imprese devono assicurare l'archiviazione delle versioni rilevanti approvate del SGS che non è stato possibile recapitare all'UFT a causa della loro forma. Su richiesta, l'UFT può richiedere di visionare la versione a suo tempo esaminata. Le versioni registrate devono essere conservate almeno per i sei mesi successivi alla scadenza della validità dei rispettivi CSic o ASic.

12.6 Considerazione dei certificati disponibili

I certificati disponibili dei sistemi di gestione conformi alla norma ISO 9001, rilasciati da appositi servizi accreditati, possono essere presentati insieme alla documentazione relativa al SGS. Essi vengono presi in considerazione nella misura in cui i corrispondenti criteri d'esame siano ritenuti soddisfatti senza esplicito controllo. All'UFT va inoltre presentato come certificazione il rapporto dell'ultimo controllo o dell'ultima ricertificazione.

In questo modo l'onere a carico dell'UFT si ridurrà in misura sostanziale e gli emolumenti risulteranno meno elevati.

12.7 Esame e sorveglianza del SGS da parte dell'UFT

12.7.1 Esame dei documenti

L'esame del SGS da parte dell'UFT si svolge nell'ambito della procedura di approvazione del CSic (Parte A = requisiti generali, Parte B o Parte B Infra = requisiti riferiti alle tratte) o dell'ASic.

L'esame materiale del SGS, che costituisce la base per conseguire il CSic e l'ASic, avviene tenendo conto delle attività e della complessità dell'impresa richiedente, nonché delle condizioni concrete. Così, ad esempio, in genere per le ferrovie a scartamento metrico operanti a livello regionale con un unico tipo di trasporto è necessaria una documentazione meno ampia di quella richiesta per le ITF che circolano su diverse infrastrutture con differenti tipi di trasporto. Per quanto riguarda l'adeguatezza del SGS, l'esame da parte dell'UFT si svolge in analogia alla sorveglianza nella fase di esercizio. I requisiti previsti nei regolamenti (UE) 1158/2010 (allegati II e III) e 1169/2010 (allegato II) vanno intesi come criteri generali il cui adempimento può essere illustrato facilmente a seconda delle imprese. Le informazioni ricavate dalla sorveglianza in materia di sicurezza confluiscono nell'esame del SGS.

La durata del CSic e dell'ASic è stabilita dall'UFT tenendo conto della durata residua dell'autorizzazione di accesso alla rete, della qualità (incl. la chiarezza) del SGS e dei risultati ottenuti dalla sorveglianza nella fase di esercizio (valutazione dell'idoneità pratica e dell'efficacia). La durata massima è di cinque anni.

Il primo rilascio di un CSic o di un'ASic per nuovi GI o ITF avviene unicamente sulla base dei documenti presentati per il SGS considerato a livello teorico. Se opportuno, l'UFT può effettuare esami anche sul posto, verificando soltanto il possibile funzionamento del SGS e non l'attuazione concreta.

La verifica concreta dell'attuazione pratica si svolge nell'ambito della sorveglianza nella fase di esercizio da parte dell'UFT.

12.7.2 Controllo dell'attuazione del SGS nell'ambito dell'attività di sorveglianza dell'UFT nella fase di esercizio

Durante il periodo di validità di un CSic o di un'ASic l'UFT svolge un'attività di sorveglianza nei confronti delle ITF o dei GI in funzione dei rischi e mediante controlli a campione. Generalmente viene verificato anche lo stato di attuazione delle condizioni poste per il CSic o l'ASic.

La maggioranza dei requisiti previsti per il SGS riguardo all'attuazione pratica deve essere verificata entro cinque anni.

Il rinnovo di un CSic o di un'ASic avviene anche tenendo conto dei risultati della sorveglianza, degli audit e dei controlli d'esercizio eseguiti dall'UFT nonché dei contenuti dei rapporti annuali delle imprese ferroviarie. La base per tale rinnovo è costituita dai documenti allegati alla domanda dell'ITF o del GI.

Disposizione transitoria: la procedura per il rinnovo di un CSic o di un'ASic viene utilizzata anche nel caso del primo rilascio per ITF o GI già esistenti (nuovo obbligo per CSic o ASic).

12.8 Rapporto annuale delle imprese ferroviarie

Ogni anno, entro il 31 maggio, secondo l'articolo 5h Oferr le imprese ferroviarie devono presentare all'UFT un rapporto sull'anno civile trascorso.

Di norma, le imprese che dispongono di più SGS presentano un rapporto annuale per ciascun SGS. La direttiva sul rapporto annuale in materia di sicurezza è pubblicata sul sito dell'UFT.

13 Corse a partire dal binario di raccordo

L'AAR e il CSic non sono necessari per le corse effettuate nel settore del binario di raccordo.

Le corse a partire dal binario di raccordo che, oltrepassando il punto di raccordo, interessano l'infrastruttura limitrofa possono essere effettuate secondo le modalità qui di seguito esposte.

13.1 L'utente del binario di raccordo come ITF

Corse di un utente del binario di raccordo dal binario stesso a una stazione e ritorno, con o senza corse sulla tratta.

Per circolare sui binari di una stazione o sui binari di una tratta (senza protezione laterale, cfr. n. 13.2) sono necessari:

- un'autorizzazione di accesso alla rete (cfr. cap. 7),
- un certificato di sicurezza Parte A (cfr. cap. 8) e
- un certificato di sicurezza Parte B (cfr. cap. 8).

L'utente del binario di raccordo è responsabile delle corse. Quindi elabora le direttive e fornisce gli attestati necessari (incl. i certificati e le PE).

13.2 Corse di un utente di un binario di raccordo sui binari di una stazione con protezione laterale

Per circolare su infrastrutture ferroviarie unicamente tra il punto di raccordo e la stazione limitrofa è possibile adottare una procedura semplificata. In questo caso il SGS deve soddisfare solo i requisiti di cui all'allegato III del reg. (UE) 1158/2010.

Condizione

L'ITF percorre esclusivamente binari dotati di protezione laterale (scambi di sicurezza, mezzi di deragliamento o dispositivi di controllo della marcia dei treni costantemente attivi su tutte le corse) nei confronti di tutti gli eventuali percorsi treno.

Al riguardo sono necessari:

- un'autorizzazione di accesso alla rete (cfr. cap. 7),
- un certificato di sicurezza Parte B (cfr. cap. 8),
- un piano firmato relativo alla situazione della stazione con l'indicazione dei binari da percorrere e dei dispositivi di protezione laterale (posizione, tipo ecc.).

L'utente del binario di raccordo è responsabile delle corse. Quindi elabora le direttive e fornisce gli attestati necessari (incl. i certificati e le PE).

13.3 Un'ITF effettua corse su mandato dell'utente del binario di raccordo o del raccordato

Su mandato dell'utente del binario di raccordo o del raccordato un'ITF effettua corse di andata e ritorno dal punto di raccordo a una stazione, con o senza corse sulla tratta.

Ciò implica la stipula di un contratto tra il mandante e l'ITF. Quest'ultima deve garantire che le basi rilevanti per tali corse siano comprese nell'AAR, nel CSic o nel suo SGS. Ciò segnatamente quando, a questo scopo e sotto la responsabilità dell'ITF, sono impiegati personale e veicoli del mandante.

L'ITF incaricata è responsabile delle corse. Si applicano le sue direttive (incl. i certificati e le PE).

14 Tratte in prossimità del confine e tratte estere in Svizzera

L'articolo 9 OARF prevede che l'UFT, se lo ritiene appropriato, possa considerare valide le licenze estere in area frontaliera, anche in assenza di riconoscimento reciproco delle AAR. Una disposizione analoga si trova all'articolo 5g Oferr a proposito del riconoscimento dell'ASic e del CSic.

I dettagli sono disciplinati negli allegati 1 e 2 della presente direttiva.

15 Termini

15.1 Termini per il trattamento della domanda da parte dell'UFT

I termini per il trattamento della domanda da parte dell'UFT possono essere rispettati solo se i documenti sono completi e privi di contraddizioni. Il decorso dei termini viene interrotto qualora si rendano necessari ulteriori documenti o precisazioni.

Riepilogo dei termini per il trattamento della domanda da parte dell'UFT

Autorizzazione di accesso alla rete

- nuovo rilascio e rinnovo 3 mesi

Certificato di sicurezza

- Parte A e Parte B insieme 3 mesi
- solo Parte A 3 mesi
- solo Parte B 3 mesi
- estensione Parte B con nuove tratte e/o nuovi veicoli, tipi o serie di veicoli, ossia senza adeguamento della Parte A 1 mese

Autorizzazione di sicurezza

- ASic 4 mesi
- Parte B Infra 3 mesi

15.2 Termini per il trattamento della domanda da parte del GI

I termini per il trattamento della domanda da parte del GI possono essere rispettati solo se i documenti della consultazione sono completi e privi di contraddizioni. Il decorso dei termini viene interrotto qualora si rendano necessari ulteriori documenti o precisazioni.

Riepilogo dei termini per il trattamento della domanda da parte del GI per la consultazione sul trasporto oggetto della domanda dell'ITF

nuovo rilascio e rinnovo CSic Parte B 20 giorni lavorativi

estensione CSic Parte B 10 giorni lavorativi

16 Emolumenti

Il rilascio dell'AAR, del CSic e dell'ASic è soggetto all'obbligo del pagamento di emolumenti. Le tariffe sono fissate nell'ordinanza sugli emolumenti dell'UFT².

Gli emolumenti sono costituiti da un emolumento di base e da un emolumento con tariffa per la copertura delle spese a seconda dell'onere richiesto dal trattamento dei documenti allegati alla domanda. Le prime cinque ore dedicate al trattamento sono comprese nell'emolumento di base. Le altre spese sono calcolate con una tariffa oraria secondo quanto stabilito dall'OseUFT.

Riepilogo degli emolumenti di base dell'UFT

- Primo rilascio e rinnovo dell'AAR Fr. 1000.–
- Rilascio del CSic Parte A Fr. 1000.–
- Rilascio del CSic Parte B / CSic Parte B Infra
(Se la Parte A e la Parte B sono presentate insieme,
l'emolumento di base è riscosso solo una volta.) Fr. 1000.–
- Estensione del CSic Parte B / CSic Parte B Infra Fr. 500.–
- Rilascio dell'ASic Fr. 1000.–

Supplementi per le urgenze

- Estensione del CSic Parte B / CSic Parte B Infra
entro 5 giorni lavorativi (accordo del GI disponibile) Fr. 1000.–
- Estensione del CSic Parte B / CSic Parte B Infra
entro 10 giorni lavorativi (accordo del GI disponibile) Fr. 500.–

L'emolumento per la revoca di un'AAR, un CSic o un'ASic è calcolato in funzione dell'onere.

² Ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti (OseUFT; RS 742.102)

17 Modelli di domanda / pubblicazione

17.1 Modelli di domanda

I modelli di domanda da impiegare per l'AAR, il CSic (Parte A e Parte B) e l'ASic nonché altri documenti importanti sono disponibili sul sito dell'UFT. La loro utilizzazione è obbligatoria.

La domanda e i documenti da allegare possono essere inoltrati nei modi seguenti:

- attraverso il sito dell'UFT;
- per e-mail (con allegati);
- mediante supporti elettronici (DVD, CD, memory-stick);
- in formato cartaceo.

Le domande vanno inoltrate al seguente indirizzo:

e-mail: netz@bav.admin.ch

indirizzo postale: Ufficio federale dei trasporti UFT
Sezione Omologazioni e regolamenti
CH-3003 Berna

Per informazioni è possibile rivolgersi alle persone indicate qui di seguito.

Autorizzazione di accesso alla rete:

Beat von Känel tel. +41 58 464 63 38 beat.vonkaenel@bav.admin.ch

Certificato di sicurezza, autorizzazione di sicurezza e trasporto in area frontaliera:
Svizzera (tedesco)

Peter Schneiter tel. +41 58 465 38 80 peter.schneiter@bav.admin.ch

Svizzera (francese e italiano)

Jérôme Hunziker tel. +41 58 465 38 78 jerome.hunziker@bav.admin.ch

17.2 Pubblicazione

I testi delle leggi e delle ordinanze sono disponibili nella raccolta sistematica del diritto federale: www.admin.ch.

18 Allegati

18.1 Allegato 1: Requisiti concernenti il conseguimento di un CSic per tratte in prossimità del confine

18.2 Allegato 2: Specifiche e integrazioni concernenti la direttiva