



1° dicembre 2019

N. registrazione/dossier: UFT-511.5-25/3/1

Direttiva

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

**in base all'articolo 3 dell'ordinanza concernente l'accesso alla
rete 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 3.0, entra in vigore il 1° dicembre 2019; essa sostituisce l'omonima direttiva del 1° settembre 2019, versione 2.1.

Ufficio federale dei trasporti
Divisione Finanziamento

Divisione Infrastruttura

Divisione Sicurezza

Pierre-André Meyrat
Direttore supplente

Anna Barbara Remund
Vicedirettrice

Dr. Rudolf Sperlich
Vicedirettore

Edizioni / Documentazione delle modifiche

N. registrazione/dossier: UFT-511.5-25/3/1

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	Sostituita
V 2.1	1° settembre 2019	Ufficio federale dei trasporti UFT	Rielaborazione	Sostituita
V 3.0	1° dicembre 2019	Ufficio federale dei trasporti UFT	Rielaborazione	In vigore

Indice

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 e 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 Contenuto della domanda	16
8.3 Registro dell'infrastruttura (RINF)	17
8.4 Compatibilità dei veicoli con le tratte da percorrere	17
8.5 Altre disposizioni specifiche	17
8.5.1 Sistema di gestione della sicurezza (SGS) per il CSic	17
8.5.2 Materiale rotabile	17
8.5.3 Circolazione su binari sbarrati	19
8.5.4 Corse con veicoli di servizio su binari in servizio	19
8.6 Revoca	19
9 Convenzione sull'accesso alla rete	20
10 Autorizzazione di sicurezza (ASic)	21
10.1 Requisiti	21
10.2 Contenuto della domanda	21
10.3 Corse del GI sulla propria infrastruttura	22
10.3.1 Regolamentazione speciale per corse di intervento in caso di incidenti rilevanti	23
10.3.2 Corse effettuate come gestore di un compito sistemico	23
10.4 Revoca	23
11 Modifiche nell'esercizio	24
12 Sistema di gestione della sicurezza (SGS)	25
12.1 Obiettivi e contenuti del sistema di gestione della sicurezza	25
12.2 Proporzionalità del SGS	25
12.3 Requisiti per il SGS e criteri rilevanti	26
12.4 Prova dell'adempimento dei requisiti previsti per il SGS	26
12.5 Forma del SGS	26
12.6 Considerazione dei certificati disponibili	26

12.7	Esame e sorveglianza del SGS da parte dell'UFT	27
12.7.1	Esame dei documenti	27
12.7.2	Controllo dell'attuazione del SGS nell'ambito dell'attività di sorveglianza dell'UFT nella fase di esercizio	27
12.8	Rapporto annuale delle imprese ferroviarie	27
13	Corse a partire dal binario di raccordo	28
13.1	L'utente del binario di raccordo come ITF	28
13.2	Corse di un utente di un binario di raccordo sui binari di una stazione con protezione laterale (art. 5d cpv. 2 Oferr)	28
13.3	Un'ITF effettua corse su mandato dell'utente del binario di raccordo o del raccordato	28
14	Tratte in prossimità del confine e tratte estere in Svizzera	29
15	Termini	30
15.1	Termini per il trattamento della domanda da parte dell'UFT	30
15.2	Termini per il trattamento della domanda da parte del GI in caso di indicazioni mancanti nel RINF	30
16	Emolumenti	31
17	Modelli di domanda / pubblicazione	32
17.1	Modelli di domanda	32
17.2	Pubblicazione	32
18	Disposizioni transitorie relative al recepimento del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario – 1° dicembre 2019	33
18.1	CSic / ASic nuovi o rinnovati	33
18.2	AAR / CSic / ASic già esistenti	33
18.3	Tratte in prossimità del confine	33
18.4	CSic valido in più Paesi	33

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 (ITF) e ai gestori dell'infrastruttura (GI) 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.

Secondo l'Oferr, in applicazione della direttiva (UE) 2016/798 e del regolamento delegato (UE) 2018/762, le ITF che operano nel traffico internazionale possono richiedere un certificato di sicurezza (CSic) unico, ossia valido in più Paesi. Le domande vanno presentate all'Agenzia ferroviaria europea (ERA), attraverso lo sportello unico (One Stop Shop, OSS; <https://oss.era.europa.eu/>). Le prescrizioni tecnico-operative nazionali aggiuntive da rispettare in Svizzera (PTNN) sono consultabili sul sito dell'UFT (www.bav.admin.ch).

2 Abbreviazioni

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

AAR	Autorizzazione di accesso alla rete
ASic	Autorizzazione di sicurezza
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
CSic	Certificato di sicurezza (unico)
Dir.	Direttiva
ERA	Agenzia ferroviaria europea
GI	Gestore dell'infrastruttura
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
LDL	Legge sulla durata del lavoro; RS 822.21
Lferr	Legge federale sulle ferrovie; RS 742.101
LTM	Legge sul trasporto di merci; RS 742. 41
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
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie; RS 742.141.1
OLDL	Ordinanza concernente la legge sulla durata del lavoro; RS 822.211
OPI	Ordinanza sulla prevenzione degli infortuni; RS 832.30
OSS	Sportello unico dell'Agenzia ferroviaria europea (One-Stop-Shop)
OTM	Ordinanza sul trasporto di merci; RS 742. 411
PCT	Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni; RS 742.173.001
PE	Prescrizioni d'esercizio
Reg.	Regolamento
RIN	Registro di immatricolazione nazionale (National Vehicle Register, NVR)
RINF	Registro dell'infrastruttura
SGS	Sistema di gestione della sicurezza
TAF	Tribunale amministrativo federale
UE	Unione europea
UFT	Ufficio federale dei trasporti

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 delegato (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 (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 delegato (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 (ASic),
 - raccomandazione (UE) 2019/780 della Commissione, del 16 maggio 2019, sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture.

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 per tutte le corse effettuate su un'infrastruttura 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 e GI)

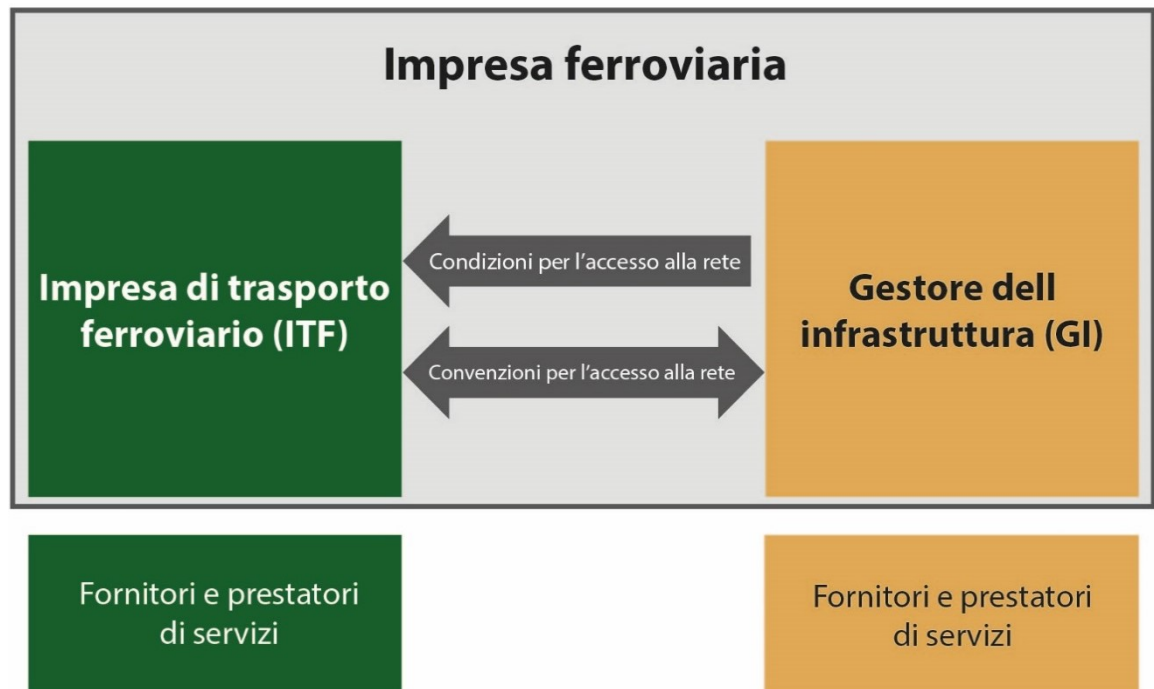


Figura concernente ruoli e interfacce rilevanti

Le imprese ferroviarie (ITF e/o GI) 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 un'infrastruttura. 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 (cfr. anche n. 8.4).

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 al numero 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 inserisce nel registro dell'infrastruttura (RINF) le indicazioni necessarie per l'accesso alla rete (art. 15f Oferr) (per i dettagli cfr. n. 8.3) e pubblica le altre 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 le basi necessarie ad acquisire le conoscenze sulla tratta a tutte le ITF senza discriminazioni (art. 10 OARF).

In caso di perturbazioni dell'esercizio, 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.

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 di rilascio o di revoca 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 (n. 13)	ITF operanti in area frontaliere e su tratte estere in Svizzera (n. 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)	no 4)		
Sistema di gestione della sicurezza (SGS) secondo il reg. delegato (UE) 2018/762 allegato I	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 di un CSic nazionale alle ITF (secondo il reg. delegato (UE) 2018/762 allegato I) e dell'ASic ai GI (secondo il reg. delegato (UE) 2018/762 allegato II) 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 inoltre rispettati, nell'ambito dell'ASic, i requisiti di cui all'allegato I del reg. delegato (UE) 2018/762.
- 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 n. 13.
- 6) A meno che l'ITF non disponga di un CSic internazionale, l'UFT stabilisce la procedura tratta per tratta. In linea di principio, per un periodo transitorio attualmente di durata indeterminata, 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; n. 13)	Parti di impianti gestite da un'ITF per la sola manutenzione di veicoli
<u>Inserimento delle indicazioni nel RINF e pubblicazione di queste e 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. delegato (UE) 2018/762 allegato II	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) Nell'ambito del conseguimento del CSic l'ITF deve inoltre disciplinare gli aspetti relativi alla costruzione e all'esercizio (incl. la manutenzione).

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. Ciò vale anche per le ITF facenti parte di un gruppo di imprese (holding).

L'AAR viene rilasciata dall'UFT sotto forma di decisione ed è valida al massimo dieci anni, a prescindere dalla validità del CSic.

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. n. 14), le AAR estere (licenze UE) possono essere riconosciute senza che sia necessario un apposito accordo internazionale.

Secondo l'articolo 25 paragrafo 4 dell'Accordo tra la Svizzera e l'UE sui trasporti terrestri¹ le AAR o le licenze sono riconosciute nell'Unione o in Svizzera su base di reciprocità. L'autorità d'esecuzione può imporre condizioni, in particolare per la copertura assicurativa della responsabilità civile.

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.

- **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.

¹ Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea del 21 giugno 1999 sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72)

- **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.

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.

Per le imprese straniere l'accesso alla rete è regolato dalla direttiva (UE) 2016/798 o dal regolamento delegato (UE) 2018/762 ovvero dai rispettivi accordi internazionali.

Un CSic valido in più Paesi va richiesto all'ERA attraverso l'One-Stop-Shop (OSS; <https://oss.era.europa.eu/>), attenendosi alle disposizioni dell'Agenzia. Per il traffico in Svizzera l'UFT rilascia un CSic separato, sulla base dei documenti contenuti nell'OSS.

Le domande per un CSic valido solo in Svizzera sono da presentare conformemente al numero 8.2.

Qualora sia previsto da un accordo, il CSic è riconosciuto reciprocamente dagli Stati firmatari.

Per quanto riguarda le corse su tratte in prossimità del confine, l'UFT può riconoscere i CSic esteri.

Il CSic, rilasciato dall'UFT sotto forma di decisione, attesta che l'ITF ha messo a punto il proprio SGS e che può garantire il rispetto dei requisiti per un esercizio stabile, sicuro e affidabile. Il CSic ha una durata di cinque anni e, se necessario, può essere aggiornato mentre è ancora in corso di validità.

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

8.1 Requisiti

Un CSic può essere richiesto se si dispone di un'AAR indicante le tipologie di trasporto o se ne è stata presentata la domanda.

I requisiti previsti per il CSic corrispondono a quelli stabiliti dal regolamento delegato (UE) 2018/762; 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) dei GI. (Esistono deroghe e regolamentazioni specifiche in materia di interfacce per le tratte di confine).

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

Il modulo di domanda per la richiesta di un CSic va compilato per intero dall'ITF.

8.2 Contenuto della domanda

Indicazioni / documenti

- Dati riguardanti il richiedente: nome registrato, sigla, indirizzo dell'impresa, indirizzo di posta elettronica, numero di telefono e persona di riferimento
- Tipo di domanda: nuovo CSic, rinnovo, aggiornamento
- Tipo di esercizio: traffico viaggiatori, merci o speciale (corse di manovra, corse con veicoli storici, corse di prova o altro)
- Data di avvio dell'esercizio
- Copia dell'AAR valida

- SGS con una tavola di concordanza che indica dove sono adempiuti i requisiti di cui all'allegato I del reg. delegato (UE) 2018/762
- Certificati eventualmente disponibili sui sistemi di gestione (cfr. n. 12.6)
- Copia dell'attestato d'assicurazione sulla responsabilità civile (solo per ITF con AAR)

8.3 Registro dell'infrastruttura (RINF)

Lo scopo del RINF è esporre in modo trasparente le caratteristiche specifiche delle tratte della rete ferroviaria e renderle generalmente accessibili. I dati riportati servono per valutare la compatibilità dei veicoli con le tratte.

8.4 Compatibilità dei veicoli con le tratte da percorrere

La verifica della compatibilità dei veicoli con le tratte da percorrere spetta all'ITF, che vi provvede sulla base dei dati riportati dal GI nel RINF (modulo 7).

Finché il GI non mette a disposizione nel RINF i dati necessari nella forma prevista e il RINF non è operativo per le ITF, il GI esamina e conferma la compatibilità dei veicoli con le proprie tratte sulla base dei dati forniti dall'ITF². Il GI conduce l'esame gratuitamente entro dieci giorni lavorativi e conferma all'ITF la compatibilità in forma adeguata (art. 83h cpv. 2 Oferr)

La comprensibilità della conferma deve essere garantita dall'ITF. I GI definiscono e pubblicano (ad es. nel Network Statement) la corrispondente procedura.

8.5 Altre disposizioni specifiche

8.5.1 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, compresi gli aspetti concernenti le tratte e la rete, 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 (pagina «Domande elettroniche» del sito dell'UFT, DVD, CD-ROM, chiavetta usb, accesso remoto via Internet ecc.).

I requisiti dettagliati sono presentati al numero 12.

8.5.2 Materiale rotabile

8.5.2.1 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.

8.5.2.2 Registro di immatricolazione nazionale (RIN)

I veicoli ferroviari circolanti in Svizzera devono essere iscritti nel RIN (per i dettagli cfr. sito dell'UFT).

² Nel settore dello scartamento metrico la compatibilità deve essere confermata dal GI poiché il RINF non è ancora disponibile per questo ambito.

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 di servizio, quelli speciali, le carrozze passeggeri, i veicoli motore e gli elettrotreni, vanno iscritti in questo registro.

I veicoli impiegati unicamente su binari sbarrati non devono essere iscritti nel RIN.

Non devono altresì essere registrati nel RIN i veicoli ammessi alla circolazione stradale.

8.5.2.3 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.

Per ulteriori informazioni consultare questo sito: <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/temi-a-z/controllo-della-marcia-dei-treni/etcs/configurazione-di-riferimento.html>

FFS SA

Infrastruttura Sviluppo della rete, impianti e tecnologia

Gestore del sistema ETCS CH

Hilfikerstrasse 3

CH-3000 Berna 65

E-mail: kmc-ch@sbb.ch

8.5.3 Circolazione su binari sbarrati³

Per la circolazione su binari sbarrati è richiesto un CSic o un'ASic⁴. Le corse possono essere effettuate nell'ambito dell'ASic o da parte di un'ITF con un CSic.

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 dell'area dei lavori.

I veicoli impiegati esclusivamente sui binari sbarrati non vanno iscritti nel RIN. Il raffronto specifico veicolo / tratta deve avvenire nel quadro dell'organizzazione dell'area dei lavori.

8.5.4 Corse con veicoli di servizio su binari in servizio

I veicoli su rotaie (compresi quelli di servizio di cui alla norma EN 14033) semoventi o rimorchiati necessitano di un'autorizzazione d'esercizio dell'UFT e vanno iscritti nel RIN.

L'impiego di veicoli di servizio / speciali (conformi alle norme EN 15746, veicoli o macchine strada-rotaia; EN 15955, macchine smontabili; EN 15954, rimorchi) su binari in servizio (ad es. per forniture destinate ad aree dei lavori) si svolge di principio come corsa di manovra secondo le disposizioni sui veicoli speciali⁵. Questi veicoli necessitano di un'autorizzazione d'esercizio dell'UFT ma non vanno iscritti nel RIN.

Il raffronto specifico veicolo / tratta deve avvenire nel quadro dell'organizzazione dell'area dei lavori.

8.6 Revoca

L'UFT revoca il CSic, completamente o parzialmente, senza diritto di indennizzo, qualora le condizioni del rilascio non siano più soddisfatte o se l'ITF si è resa colpevole di violazione grave o ripetuta della legge o del CSic (art. 8f Lferr).

³ 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.

⁴ ASic con autorizzazione a effettuare corse su infrastruttura propria o di terzi (cfr. n. 10.3)

⁵ L'impiego come veicolo speciale è disciplinato dalla corrispondente disposizione PCT, R 300.4

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 numero 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 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. delegato [UE] 2018/762 allegato II). 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 Contenuto della domanda

Indicazioni / documenti

- Dati riguardanti il richiedente: nome registrato, sigla, indirizzo dell'impresa, indirizzo di posta elettronica, persona di riferimento
- SGS con una tavola di concordanza che indica dove sono ampliati i requisiti di cui all'allegato II del reg. delegato(UE) 2018/762
- 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 o rinvio al RINF
- 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)
- Indicazione dell'effettuazione o meno di corse sulla propria infrastruttura nel quadro dell'ASic (cfr. n. 10.3)
- 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 (pagina «Domande elettroniche» del sito Internet dell'UFT, CD-ROM, DVD, chiavetta usb, accesso remoto via Internet ecc.).

I requisiti dettagliati sono presentati al numero 12.

10.3 Corse del GI sulla propria infrastruttura

Anche il GI deve adempiere i requisiti per 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. 10.3.1). In questo modo il GI svolge il ruolo di un'ITF in base al proprio SGS (per l'ASic). Oltre ai requisiti previsti all'allegato II del regolamento delegato (UE) 2018/762 vanno pertanto soddisfatti anche quelli di cui all'allegato I. L'esame avviene nel quadro della procedura per il conseguimento dell'ASic.

Il GI è così chiamato a dimostrare che ha messo a punto un SGS per le proprie corse e che è garantito un esercizio stabile, sicuro e affidabile.

Per corse che si svolgono unicamente sulla propria infrastruttura o, ai fini della manutenzione, sulla propria e se necessario su quelle vicine, il GI deve verificare la conformità tra i requisiti delle tratte e le caratteristiche dei veicoli. Se le corse si svolgono su un'infrastruttura di terzi, la verifica deve essere condotta secondo il numero 8.4.

Nell'ambito di un'ASic 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 all'ASic 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,
 - per mettere in servizio veicoli impiegati esclusivamente per la manutenzione della propria infrastruttura;
- corse di intervento in caso di incidenti rilevanti (cfr. n. 10.3.1);
- 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. 10.3.2);
- corse per fornire istruzioni nell'ambito del campo di applicazione dell'ASic.

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 nell'ASic.

10.3.1 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 l'ASic. Per questi treni si devono quindi chiarire anche le condizioni dell'eventuale impiego sulle infrastrutture limitrofe.
- 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 di un'ITF o per un'ASic del rispettivo GI. La legittimazione di tali corse avviene attraverso una clausola generale stabilita nell'ambito della procedura di rilascio del rispettivo CSic o della rispettiva ASic.

10.3.2 Corse effettuate come gestore di un compito sistemico

Nel quadro della gestione di un compito sistemico attribuita dall'UFT possono essere eseguite corse su un'infrastruttura propria o di terzi con un'ASic.

Ciò a condizione che il gestore dell'infrastruttura interessata permetta, nell'ambito dell'ASic del gestore del compito sistemico, l'effettuazione di queste corse sulla propria rete o su determinate parti della medesima.

10.4 Revoca

L'UFT revoca l'ASic, completamente o parzialmente, senza diritto di indennizzo, qualora le condizioni del rilascio non siano più soddisfatte o se il gestore dell'infrastruttura si è reso colpevole di violazione grave o ripetuta della legge o dell'ASic (art. 8b Lferr).

11 Modifiche nell'esercizio

È necessario richiedere un aggiornamento 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). Al richiedente incombe la responsabilità di valutare se si è verificata una modifica dell'esercizio. Si ha una modifica della regione di attività quando è prevista la circolazione su tratte di un ulteriore GI o in ulteriori stazioni di Paesi vicini (in prossimità del confine).

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 sulle corrispondenti disposizioni della direttiva (UE) 2016/798 e del regolamento delegato (UE) 2018/762. 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 del SGS).

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; i dati possono essere messi a disposizione in formato cartaceo o elettronico (pagina «Domande elettroniche» del sito dell'UFT, DVD, CD-ROM, chiavetta usb, accesso remoto via Internet ecc.). 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.

Per i CSic internazionali occorre tener conto dei requisiti dell'OSS.

Le imprese devono assicurare l'archiviazione delle versioni rilevanti del SGS sottoposte per approvazione 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 possano essere ritenuti soddisfatti dall'UFT 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 o dell'ASic oppure, per le domande di rinnovo, tenendo conto dei risultati della sorveglianza durante la fase d'esercizio.

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 nel regolamento delegato (UE) 2018/762 (allegati I e II) vanno intesi come criteri generali il cui adempimento può essere illustrato facilmente a seconda delle imprese.

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 del CSic o dell'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, ovvero degli audit e dei controlli d'esercizio eseguiti dall'UFT, nonché dei contenuti dei rapporti annuali delle imprese ferroviarie, oltre che dei documenti allegati alla domanda dell'ITF o del GI.

12.8 Rapporto annuale delle imprese ferroviarie

Ogni anno, entro il 31 maggio, secondo l'articolo 5g 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 assoluta sono necessari:

- un'autorizzazione di accesso alla rete (cfr. n. 7) e
- un certificato di sicurezza.

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 (art. 5d cpv. 2 Oferr)

Un utente di un binario di raccordo può oltrepassare il punto di raccordo senza CSic, sempre che:

- a. sulla base delle informazioni messe a disposizione dal GI, si sia assicurato che il veicolo è compatibile con la tratta; e
- b. il GI abbia confermato che il percorso tra il binario di raccordo e il binario di stazione utilizzato presenti un dispositivo di protezione laterale assoluta (scambi di sicurezza, mezzi di deragliamento o dispositivi di controllo della marcia dei treni costantemente attivi su tutte le corse) contro possibili percorsi treno.

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 5f Oferr a proposito del riconoscimento dell'ASic e del CSic.

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

- nuovo rilascio / rinnovo / aggiornamento 3 mesi

Autorizzazione di sicurezza

- nuovo rilascio / rinnovo / aggiornamento 4 mesi

15.2 Termine per il trattamento della domanda da parte del GI in caso di indicazioni mancanti nel RINF

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

Termine per il trattamento della domanda da parte del GI riguardo alla consultazione sul trasporto oggetto della domanda dell'ITF: 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'UFT⁶.

Le ITF che richiedono un CSic per la sola effettuazione di «corse con veicoli storici» e i GI che presentano domanda per un'ASic riguardante esclusivamente la gestione di un'infrastruttura storica possono essere esentati dal pagamento dell'emolumento.

⁶ Ordinanza del 25 novembre 1998 (dal 1 gennaio 2018) 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 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 la pagina «Domande elettroniche» del sito dell'UFT;
- per e-mail (con allegati);
- mediante supporti elettronici (DVD, CD, chiavetta usb);
- 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 Schneider tel. +41 58 465 38 80 peter.schneider@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 Disposizioni transitorie relative al recepimento del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario – 1° dicembre 2019

18.1 CSic / ASic nuovi o rinnovati

Se il primo rilascio o il rinnovo viene richiesto dopo il 30 novembre 2019, si applicano le nuove disposizioni.

18.2 AAR / CSic / ASic già esistenti

Le AAR, i CSic (Parte A e Parte B) e le ASic già esistenti rimangono validi e con essi anche le tratte ivi riportate.

Le estensioni del CSic Parte A e del CSic Parte B Infra non sono più possibili dopo il 30 novembre 2019. Per le estensioni riguardanti i veicoli occorre procedere secondo il numero 8.4 «Compatibilità dei veicoli con le tratte da percorrere». Per le altre estensioni si applica la nuova procedura prevista dal 1° dicembre 2019.

18.3 Tratte in prossimità del confine

La procedura deve essere per quanto possibile conforme ai nuovi requisiti. Nello specifico e d'intesa con le autorità di vigilanza nazionali deve essere attuabile una procedura semplice all'insegna del reciproco riconoscimento. A tal fine occorre rivolgersi tempestivamente all'UFT.

18.4 CSic valido in più Paesi

Un CSic valido in più Paesi, per il quale va presentata domanda all'ERA, può essere richiesto per la Svizzera soltanto se almeno uno dei Paesi interessati ha recepito il pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario (I e F dal 16.6.2019 / D e A 16.6.2020).