



Luglio 2018

## Revisione totale dell'ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie<sup>1</sup>

### Commento alle singole disposizioni

N. registrazione/dossier: BAV-042.500-00007/00024/00004/00004/00001

#### Titolo

La nuova ordinanza contiene disposizioni per l'ordinazione e l'effettuazione di trasporti prioritari in situazioni speciali nonché per i preparativi necessari a tale scopo.

Il **titolo** attribuito alla **nuova ordinanza** è pertanto: «**Ordinanza sull'effettuazione di trasporti prioritari in situazioni eccezionali (OTPE)**»

#### Ingresso

L'ordinanza si fonda sulle seguenti basi legali:

- a. articolo 97 della legge federale del 20 dicembre 1957<sup>2</sup> sulle ferrovie (Lferr)  
«*Il Consiglio federale emana le disposizioni d'esecuzione*»;
- b. articolo 6 capoverso 2 della legge federale del 25 settembre 2015<sup>3</sup> sul trasporto di merci (LTM)  
«*Il Consiglio federale disciplina i dettagli. Può prevedere la possibilità di esonerare temporaneamente un'impresa da tali obblighi in caso di difficoltà d'esercizio particolari.*»;
- c. articolo 41 della legge federale del 20 marzo 2009<sup>4</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV)  
«*In situazioni particolari e straordinarie le imprese sono obbligate a effettuare prioritariamente trasporti a favore della Confederazione e dei Cantoni. A tal fine il Consiglio federale può abrogare l'obbligo di esercizio, di trasporto, di fissare tariffe e di allestire orari.*»;
- d. articolo 150 capoverso 1 della legge federale del 3 febbraio 1995<sup>5</sup> sull'esercito e sull'amministrazione militare (legge militare, LM)  
«*Il Consiglio federale emana le ordinanze esecutive*»;
- e. articolo 27 della legge federale del 17 giugno 2016<sup>6</sup> sull'approvvigionamento del Paese (LAP)  
«*Il Consiglio federale prende le misure necessarie affinché in situazioni di grave penuria siano garantite sufficienti possibilità di trasporto, di informazione e di comunicazione, siano mantenute*

<sup>1</sup> RS 531.40

<sup>2</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> RS 742.41

<sup>4</sup> RS 745.1

<sup>5</sup> RS 510.10

<sup>6</sup> RS 531





*aperte le vie di trasporto, di informazione e di comunicazione e sia garantita la disponibilità di depositi per le scorte.»; e*

articolo 57 capoverso 1 LAP

*«Il Consiglio federale emana le disposizioni d'esecuzione e prende le misure necessarie.»*

La nuova ordinanza è pertanto una disposizione d'esecuzione del Consiglio federale per l'ordinazione e l'effettuazione dei trasporti prioritari in situazioni speciali e per i preparativi necessari a tale scopo.

## *Art. 2 Situazioni eccezionali*

### *Let. a*

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

### *Let. b*

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

### *Let. c*

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

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

### *Let. d*

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

### *Let. e*

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

### *Let. f*

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



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

#### *Cpv. 1*

##### *Let. a*

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

##### *Let. b*

Conformemente al «Messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2» (FF 2005 2183) l'ordinanza vigente non si applica ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI) di cui all'articolo 5 Lferr, poiché non è stata adattata al momento dell'introduzione della distinzione tra GI e imprese di trasporto ferroviario (ITF). Tuttavia, anche i GI devono adempiere i requisiti di quest'ordinanza affinché le ITF possano effettuare trasporti prioritari in caso di eventi eccezionali. Per tale motivo, il suo campo d'applicazione viene esteso alle imprese titolari di una concessione e di un'autorizzazione di sicurezza per l'esercizio di un'infrastruttura ferroviaria.

##### *Let. c*

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

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

#### *Cpv.2*

Le imprese in possesso di una concessione per il trasporto di viaggiatori di cui all'articolo 6 LTV, di una concessione d'infrastruttura secondo l'articolo 5 Lferr o di un'autorizzazione di accesso alla rete di cui all'articolo 8c Lferr possono farsi esonerare dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni dall'obbligo di effettuare trasporti prioritari in situazioni eccezionali, a favore della protezione della popolazione e delle sue basi vitali o dell'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali, se è comprovato che non devono provvedervi.

### *Art. 4 Ordinazione*

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

##### *Let. a*

I Cantoni incaricano una o più imprese di effettuare trasporti a favore della protezione della popolazione o delle basi vitali, ad esempio in caso di evacuazione.

Gli Stati maggiori o gli organi dirigenziali cantonali decidono della necessità o meno di ricorrere a



trasporti prioritari. In caso affermativo, ne ordinano l'effettuazione a un'impresa concessionaria per il trasporto pubblico di persone, o a un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia, tramite loro membri rappresentanti delle organizzazioni incaricate della gestione del sistema per il traffico. In assenza di un processo di attribuzione dei mandati gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

*Lett. b*

Organizzazioni o imprese, che operano nell'ambito dell'approvvigionamento economico del Paese, incaricano un'impresa di effettuare trasporti volti all'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali.

Le organizzazioni o imprese, che operano nell'ambito dell'approvvigionamento economico del Paese incaricano dell'effettuazione di un trasporto un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia. Quest'ultima informa l'organizzazione incaricata della gestione del sistema nel traffico ferroviario in merito al mandato, richiede al gestore dell'infrastruttura una traccia<sup>7</sup> per l'effettuazione del trasporto e lo effettua. In assenza di un processo di attribuzione dei mandati gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

*Lett. c*

L'esercito incarica un'impresa di effettuare i trasporti necessari all'appoggio sussidiario delle autorità civili oppure ordina i trasporti utili alla difesa da un attacco militare.

L'esercito incarica dell'effettuazione di un trasporto un'impresa che opera nel traffico merci su rotaia o un'impresa concessionaria per il trasporto pubblico di persone che, a sua volta, informa le organizzazioni incaricate della gestione del sistema per il traffico in merito al mandato dell'esercito. Le imprese di trasporto ferroviario richiedono ai gestori dell'infrastruttura una traccia per l'effettuazione del trasporto e lo effettuano. In assenza di un processo di attribuzione dei mandati gli attori interessati devono elaborarlo di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

*Art. 5 Coordinamento dei trasporti*

*Cpv. 1*

La presente disposizione sancisce che le FFS, in qualità di gestori del sistema in virtù dell'articolo 5 dell'ordinanza del 18 maggio 2016<sup>8</sup> concernente il coordinamento dei trasporti in vista di casi di sinistro (OCTS), hanno l'obbligo di coordinare gli attori interessati a livello operativo, al fine di garantire che i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario esercitino i propri diritti e adempiano i propri doveri. Esse devono garantire, in particolare, che:

- a) i diritti e i doveri dei gestori dell'infrastruttura di cui agli articoli 10 e 14 dell'ordinanza del 25 novembre 1998<sup>9</sup> concernente l'accesso alla rete ferroviaria possano essere rispettivamente tutelati e adempiuti;
- b) nonostante l'effettuazione di trasporti prioritari le imprese di trasporto ferroviario possano adempiere il proprio obbligo di esercizio di cui all'articolo 14 LTV affinché il traffico ferroviario non si interrompa.

In assenza delle necessarie procedure di coordinamento gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

---

<sup>7</sup> Un percorso su un'infrastruttura ferroviaria definito in termini temporali e geografici.

<sup>8</sup> RS 520.16

<sup>9</sup> RS 742.122



## *Cpv. 2*

La presente disposizione sancisce che AutoPostale Svizzera SA, in qualità di incaricata della gestione del sistema nel traffico regionale viaggiatori (TRV) su strada in virtù dell'articolo 5 OCTS, ha l'obbligo di determinare le capacità di trasporto disponibili. Deve inoltre coordinare gli attori interessati a livello operativo, garantendo che, nonostante l'effettuazione di trasporti prioritari, le imprese di trasporto concessionarie nel TRV su strada possano adempiere il proprio obbligo di esercizio di cui all'articolo 14 LTV affinché il TRV non si interrompa.

In assenza delle necessarie procedure di coordinamento gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

## *Art. 6 Determinazione delle priorità in materia di trasporti*

Se le risorse disponibili per l'effettuazione dei trasporti prioritari non sono sufficienti, spetta alle autorità stabilire le priorità. Ciò è il caso quando è comprovato che le imprese hanno attinto a tutti i loro mezzi e possibilità, sulla base di rispettivi diritti e doveri. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) discute della situazione con gli Uffici federali, i mandanti di cui all'articolo 4 OTPE, le imprese coinvolte e le autorità. Dispone quanto deciso dalle autorità nei confronti delle imprese. Secondo l'articolo 12 Lferr l'UFT può annullare oppure impedire che siano eseguite le decisioni e le disposizioni degli organi o dei servizi dell'impresa ferroviaria che ledono importanti interessi nazionali.

L'articolo 43 della stessa legge dispone che le imprese ferroviarie, nei limiti della loro capacità, devono eseguire per l'esercito e l'amministrazione militare i trasporti ordinati dai competenti organi militari. Sono riservate le eccezioni e le limitazioni decise dal Consiglio federale. Ovvero, in caso di difesa da un attacco militare può essere richiesto al Consiglio federale che la competenza decisionale sulle priorità in materia di trasporti venga trasferita all'esercito.

In assenza delle necessarie procedure volte a stabilire le priorità gli attori interessati devono elaborarle di comune accordo nell'ambito di programmi di prevenzione.

## *Art. 7 Provvedimenti preparatori*

### *Cpv. 1*

La necessità di effettuare trasporti prioritari può insorgere in qualsiasi momento a causa, ad esempio, di eventi di origine naturale, tecnologica o sociale, che hanno ripercussioni sulla popolazione, sull'economia e sull'ambiente a livello intercantonale, nazionale e internazionale. Le circostanze per l'effettuazione dei trasporti prioritari sono determinate e legittimate esclusivamente dall'evento e dalle sue ripercussioni.

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

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



Anche le altre imprese di trasporto concessionarie conducono, sulla base di norme, una gestione del rischio, delle emergenze, delle crisi e della continuità nel quadro della loro attività imprenditoriale e dei loro regolari processi.

Partendo da tale presupposto, le imprese possono adottare provvedimenti preparatori che consentano loro, se necessario, di effettuare trasporti prioritari, basandosi sui requisiti presenti in direttive e norme e sui regolari processi per l'esercizio, per la valutazione dei rischi e per la gestione delle emergenze, delle crisi e della continuità. Procedimenti simili rientrano tra gli standard di una direzione aziendale responsabile e al passo coi tempi. Per tale motivo le imprese non dovranno adottare particolari provvedimenti organizzativi aggiuntivi. L'adozione di misure nel merito spetta alla singola impresa, in collaborazione con le autorità nazionali, cantonali e comunali presenti sulla propria rete.

Le imprese devono inoltre rilevare, esaminare e valutare i rischi, generati da determinati pericoli e minacce (p.es. pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici). Per i restanti rischi devono elaborare una strategia d'intervento (elusione, riduzione, diversificazione, trasferimento o prevenzione) che indichi, sulla scorta delle disposizioni e delle condizioni legali nonché dei requisiti posti dalle diverse parti, cosa deve essere fatto e con che livello di qualità. Le strategie d'intervento devono essere concordate con le autorità cantonali e le organizzazioni competenti per la protezione della popolazione, la sicurezza interna e l'economia, con il coinvolgimento delle imprese contigue e delle organizzazioni incaricate della gestione del sistema nel traffico ferroviario (FFS) e nel traffico viaggiatori regionale su strada (AutoPostale) in virtù dell'articolo 5 OCTS, che gestiscono il sistema dei trasporti pubblici a livello nazionale e interregionale.

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

I provvedimenti preparatori devono essere presi in modo da garantire l'esercizio permanente anche in situazioni eccezionali quali pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti o attacchi terroristici. Lo scopo è poter effettuare con priorità trasporti a favore della protezione della popolazione o delle sue basi vitali o dell'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali.

#### *Cpv. 2*

I provvedimenti preparatori delle imprese devono consentire la mobilitazione, 24 ore su 24, delle risorse necessarie a garantire il traffico viaggiatori e merci.

#### *Cpv. 3*

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



#### *Cpv. 4*

Per poter prevedere e adottare gli adeguati provvedimenti preparatori le imprese devono collaborare con le autorità e le organizzazioni presenti sulla propria rete, competenti in materia di protezione della popolazione, sicurezza interna ed economia. Affinché rete stradale, ferroviaria e trasporti pubblici funzionino in quanto sistema anche in situazioni eccezionali, le imprese devono altresì concordare le misure previste e adottate con le imprese contigue e le organizzazioni incaricate della gestione del sistema (FFS e AutoPostale) in virtù dell'articolo 5 OCTS. Queste ultime coadiuvano le imprese nel predisporre i provvedimenti preparatori nel quadro delle proprie competenze legali. Possono, in particolare, richiedere adeguamenti e modifiche riguardo ai diritti e ai doveri delle imprese di cui all'articolo 3 dell'ordinanza in oggetto (campo d'applicazione).

#### *Cpv. 5*

Affinché i provvedimenti preparatori siano trasparenti e tracciabili devono essere documentati.

#### *Art. 8 Vigilanza sui provvedimenti preparatori*

In virtù degli articoli 10 Lferr e 10 capoverso 4 della legge federale del 3 ottobre 1975<sup>10</sup> sulla navigazione interna (LNI), l'UFT è l'autorità di vigilanza per i trasporti terrestri e la navigazione. Tale competenza lo obbliga a controllare le imprese. Di conseguenza spetta all'UFT anche la vigilanza sui provvedimenti preparatori. Mediante domande mirate l'UFT controlla, a campione, se e come vengono programmati e preparati provvedimenti ai livelli strategico e operativo dell'impresa. Le domande riguardano soprattutto le modalità di trattamento dei seguenti, fondamentali campi di attività: a) garantire la disponibilità del personale e dei mezzi necessari all'esercizio e b) obbligare il personale necessario all'esercizio a prestare servizio. L'UFT non valuta i contenuti dei provvedimenti preparatori. È questo un compito che spetta all'impresa, in collaborazione con le autorità cantonali e comunali presenti sulla sua rete.

#### *Art. 9 Rimunerazione di prestazioni particolari a favore di enti pubblici*

Conformemente all'articolo 7 dell'ordinanza in oggetto, le imprese devono effettuare trasporti prioritari con i mezzi a disposizione e, per quanto possibile, mantenere gli altri servizi di trasporto. Prestazioni particolari in situazioni eccezionali si presentano quando, secondo le stime, i mezzi di trasporto disponibili non sono sufficienti a fornire la necessaria prestazione, per esempio per un'evacuazione della popolazione. In casi del genere possono essere incaricate della fornitura le imprese di cui all'articolo 3 dell'ordinanza che dispongono dei mezzi a tal fine. I costi derivanti sono a carico dei mandanti (p. es. Confederazione, Cantoni, Comuni e altre corporazioni di diritto pubblico, come pure i loro stabilimenti e servizi).

In virtù degli articoli 41 Lferr e 40 LTV, le prestazioni particolari a favore delle amministrazioni sono remunerate secondo i principi generalmente ammessi nel commercio.



*La seguente disposizione è abrogata.*

*Ex art. 3 cpv. 4*

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

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