

# **Legge federale concernente il trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (Legge sul trasporto di merci, LTM)**

del ...

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visti gli articoli 87 e 122 capoverso 1 della Costituzione federale<sup>1</sup>,  
visto il messaggio del Consiglio federale del ...<sup>2</sup>,  
*decreta:*

## **Sezione 1: Disposizioni generali**

### **Art. 1**            Oggetto e campo d'applicazione

<sup>1</sup> La presente legge disciplina il trasporto di merci effettuato per ferrovia, nonché la costruzione e l'esercizio di impianti del traffico merci (binari di raccordo e impianti di trasbordo).

<sup>2</sup> Essa si applica per analogia anche al trasporto di merci per funivia e idrovia.

### **Art. 2**            Principi e obiettivi

<sup>1</sup> La Confederazione fissa condizioni quadro per:

- a. uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci;
- b. un'efficace concertazione dei vettori di trasporto nell'ambito dell'approvvigionamento di merci;
- c. l'approntamento di impianti del traffico merci adeguati e per il loro inserimento nell'infrastruttura ferroviaria; e
- d. un accesso senza discriminazioni agli impianti del traffico merci.

<sup>2</sup> Le offerte del trasporto di merci per ferrovia devono essere economicamente indipendenti. La Confederazione può tuttavia sostenere:

- a. offerte che non coprono i costi congiuntamente con i Cantoni;
- b. lo sviluppo di nuove offerte per un determinato periodo; o
- c. offerte che promuovono il trasferimento del traffico merci transalpino.

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2013 ...

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può disciplinare conformemente alle norme internazionali riconosciute i requisiti di qualità per il trasporto di merci e le conseguenze in caso di mancato rispetto di tali requisiti.

<sup>4</sup> Può disciplinare la cooperazione delle imprese tra di loro e con i clienti per promuovere la capacità del traffico merci e la comodità per l'utenza.

### **Art. 3** Concezione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale elabora una concezione ai sensi dell'articolo 13 della legge federale del 22 giugno 1979<sup>3</sup> sulla pianificazione del territorio per lo sviluppo degli impianti importanti del traffico merci e il coordinamento degli stessi con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

<sup>2</sup> Al riguardo sente anche gli attori interessati.

### **Art. 4** Trasporto di merci pericolose

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni sul trasporto di merci pericolose per ferrovia e su strada.

<sup>2</sup> Emana in particolare prescrizioni riguardanti:

- a. l'autorizzazione, l'omologazione e il controllo dei mezzi di contenimento di merci pericolose;
- b. la procedura di verifica della conformità dei mezzi di contenimento di merci pericolose a requisiti fondamentali;
- c. la procedura di riconoscimento di organismi indipendenti che eseguono valutazioni della conformità.

### **Art. 5** Trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza

<sup>1</sup> Nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza di cui all'articolo 119 della legge militare del 3 febbraio 1995<sup>4</sup>, le imprese sono tenute a eseguire a titolo prioritario i trasporti a favore della Confederazione e dei Cantoni.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale disciplina i dettagli. Può prevedere la possibilità di esonerare temporaneamente determinate imprese da tali obblighi in caso di difficoltà d'esercizio particolari.

<sup>3</sup> **RS 700**

<sup>4</sup> **RS 510.10**

## **Sezione 2: Promozione finanziaria**

### **Art. 6** Contributi d'investimento

<sup>1</sup> I contributi della Confederazione ai costi di costruzione di impianti del traffico merci non possono eccedere il 60 per cento dei costi computabili. Per progetti d'importanza nazionale dal profilo della politica dei trasporti il contributo della Confederazione può ammontare al massimo all'80 per cento.

<sup>2</sup> Nella concessione e nel calcolo dei contributi occorre considerare adeguatamente obiettivi di politica dei trasporti e di protezione dell'ambiente e in particolare la concezione di cui all'articolo 3.

<sup>3</sup> La concessione dei contributi può essere vincolata a oneri, in particolare allo scopo di garantire un accesso senza discriminazioni agli impianti.

<sup>4</sup> I contributi agli impianti di trasbordo per il traffico combinato costruiti all'estero possono essere concessi anche sotto forma di mutui rimborsabili.

### **Art. 7** Contributi d'esercizio

<sup>1</sup> Allo scopo di assicurare le offerte del trasporto di merci per ferrovia che non coprono i costi, la Confederazione può versare contributi ai costi scoperti di queste offerte partecipando alle ordinazioni dei Cantoni.

<sup>2</sup> La Confederazione può indennizzare le imprese ferroviarie e i terzi per i costi scoperti delle prestazioni del traffico transalpino combinato da essa ordinate.

<sup>3</sup> Essa può promuovere nuove offerte del trasporto di merci per ferrovia finché queste ultime non possono essere prestate in modo economicamente indipendente, ma al massimo per tre anni.

### **Art. 8** Innovazioni tecniche

La Confederazione può promuovere gli investimenti in innovazioni tecniche nel traffico merci per ferrovia.

## **Sezione 3: Procedura d'autorizzazione**

### **Art. 9** Collegamento

I Cantoni e i Comuni provvedono affinché, mediante misure di pianificazione del territorio, le zone industriali e artigianali possano essere collegate in un raggio quanto più ampio possibile ai binari di raccordo.

### **Art. 10** Autorizzazione edilizia

<sup>1</sup> La costruzione, la modifica e lo smantellamento degli impianti del traffico merci necessitano di un'autorizzazione edilizia secondo il diritto cantonale.

<sup>2</sup> L'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione edilizia secondo il diritto cantonale (autorità direttiva) si procura prima di decidere presso l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) un parere riguardante l'osservanza delle disposizioni tecniche in materia ferroviaria (art. 12). L'UFT si basa al riguardo sul parere del gestore dell'infrastruttura.

<sup>3</sup> Il parere dell'UFT è vincolante per l'autorità direttiva.

<sup>4</sup> L'autorizzazione edilizia è notificata all'UFT. Quest'ultimo è legittimato a impugnarla avvalendosi dei rimedi giuridici del diritto federale e cantonale.

## **Art. 11**            Espropriazione

<sup>1</sup> Per la costruzione di impianti del traffico merci può essere fatta valere la legislazione in materia di espropriazione (art. 1 della legge federale del 20 giugno 1930<sup>5</sup> sull'espropriazione, LEspr). La procedura di espropriazione è applicabile soltanto se sono falliti i tentativi di acquisire i diritti necessari mediante trattative private o di ottenere una ricomposizione particellare.

<sup>2</sup> Entro il termine di deposito dei piani, presso l'autorità direttiva vanno sollevate tutte le obiezioni relative al diritto d'espropriazione e vanno presentate tutte le domande di indennità o di prestazioni in natura. Successive opposizioni e domande secondo gli articoli 39–41 LEspr<sup>6</sup> devono essere inoltrate all'autorità direttiva.

<sup>3</sup> Dopo la conclusione della procedura ai fini dell'autorizzazione edilizia è eseguita, se necessario, la procedura di stima dinanzi alla Commissione federale di stima (Commissione di stima) secondo le disposizioni della LEspr<sup>7</sup>. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate.

<sup>4</sup> L'autorità direttiva trasmette alla Commissione di stima i piani approvati, il piano di espropriazione, la tabella dei fondi di cui si chiede l'espropriazione e le pretese annunciate.

## **Art. 12**            Disposizioni tecniche della legislazione in materia ferroviaria, prescrizioni d'esercizio

<sup>1</sup> Le disposizioni tecniche previste dalla legislazione sulle ferrovie si applicano anche alla pianificazione, alla costruzione, all'esercizio e alla manutenzione di impianti del traffico merci.

<sup>2</sup> L'UFT può ridurre i requisiti.

<sup>3</sup> I raccordi emanano d'intesa con il gestore dell'infrastruttura le necessarie prescrizioni per l'esercizio e la manutenzione. Le presentano all'UFT tempestivamente, di regola tre mesi prima dell'entrata in vigore prevista.

<sup>5</sup> RS 711

<sup>6</sup> RS 711

<sup>7</sup> RS 711

## **Sezione 4: Relazioni fra il gestore dell'infrastruttura e i raccordati**

### **Art. 13**            Obbligo di concedere il raccordo

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura deve concedere il raccordo alla sua rete, se:

- a. lo svolgimento sicuro dell'esercizio ferroviario rimane garantito;
- b. l'ampliamento futuro degli impianti ferroviari non è pregiudicato; e
- c. esiste un bisogno comprovato in tal senso.

<sup>2</sup> Egli non può imporre condizioni sproporzionate per la concessione del raccordo.

<sup>3</sup> Egli può adattare o smantellare i dispositivi di raccordo, se:

- a. modifiche nella costruzione e nell'esercizio dell'infrastruttura lo richiedono;
- b. la sicurezza dell'esercizio dell'infrastruttura lo impone;
- c. il binario di raccordo non è più utilizzato da cinque anni e non verrà verosimilmente utilizzato nemmeno in un futuro prossimo.

### **Art. 14**            Rapporti di proprietà

<sup>1</sup> Gli impianti del traffico merci e il suolo sul quale sono situati possono avere proprietari diversi.

<sup>2</sup> Il diritto di costruire e utilizzare impianti del traffico merci può essere iscritto come servitù nel registro fondiario.

### **Art. 15**            Contratto di raccordo

<sup>1</sup> Il gestore della rete e i raccordati diretti regolano i loro rapporti in un contratto di raccordo scritto.

<sup>2</sup> Al contratto di raccordo è allegato un piano di situazione che informa sui fondi toccati dal binario di raccordo, sul punto di congiunzione nonché sull'ubicazione di importanti installazioni. Il piano descrive inoltre i rapporti di proprietà nonché i diritti reali ed eventuali diritti obbligatori relativi al binario di raccordo.

### **Art. 16**            Obblighi reciproci fra raccordati

<sup>1</sup> Ogni raccordato deve accettare, dietro pieno indennizzo, il raccordo al proprio binario e la sua utilizzazione da parte di terzi, se il raccordo alla rete ferroviaria non può essere approntato altrimenti in modo più adeguato.

<sup>2</sup> Se le circostanze lo giustificano e lo si può ragionevolmente esigere, i binari di raccordo devono essere costruiti in modo che i raccordi rimangano possibili.

<sup>3</sup> Il raccordato deve adattare, dietro indennizzo, il suo binario di raccordo per consentire il transito di terzi. I vantaggi che il raccordato trae dall'adattamento sono conteggiati. Questi può esigere un anticipo sui costi.

**Art. 17** Costi

<sup>1</sup> Se non convenuto altrimenti, il raccordato assume i costi di costruzione, esercizio, manutenzione, adattamento e smantellamento del binario di raccordo e delle relative installazioni.

<sup>2</sup> Il gestore dell'infrastruttura assume i costi di adattamento e ampliamento dei suoi impianti che sono causati dal binario di raccordo o dall'impianto di trasbordo.

<sup>3</sup> In caso di smantellamento del binario di raccordo, il raccordato può essere chiamato a partecipare ai costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura.

**Sezione 5: Contratto d'utilizzazione di veicoli e contratto di trasporto**

**Art. 18** Contratto d'utilizzazione di veicoli

<sup>1</sup> Il contratto d'utilizzazione di veicoli disciplina l'uso di veicoli ferroviari per l'esecuzione di trasporti secondo la presente legge.

<sup>2</sup> Ai contratti d'utilizzazione di veicoli nel traffico nazionale e internazionale si applica l'appendice D (Regole uniformi concernenti i contratti d'utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario – CUV) della Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) nella versione del Protocollo del 3 giugno 1999<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può prevedere deroghe per il traffico interno.

**Art. 19** Contratto di trasporto

<sup>1</sup> Con il contratto di trasporto l'impresa si impegna a trasportare la merce dietro compenso al luogo di destinazione e a consegnarla ivi al destinatario.

<sup>2</sup> Il contratto di trasporto non richiede per la sua validità una forma particolare.

<sup>3</sup> Per il resto, ai contratti di trasporto nel traffico nazionale e internazionale si applica l'appendice B (Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci – CIM) della Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) nella versione del Protocollo del 3 giugno 1999<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale può prevedere deroghe per il traffico interno.

**Art. 20** Responsabilità

<sup>1</sup> Chiunque eserciti o utilizzi un impianto del traffico merci risponde dei danni conseguenti ai rischi caratteristici legati all'esercizio di un simile impianto, se tali rischi causano la morte o il ferimento di una persona o un danno materiale.

<sup>8</sup> RS 0.742.403.12

<sup>9</sup> RS 0.742.403.12

<sup>2</sup> L'obbligo di responsabilità decade se eventi di forza maggiore o colpa grave del danneggiato o di una terza persona hanno contribuito all'insorgere del danno in misura tale da essere ritenuti la causa principale dello stesso.

<sup>3</sup> Per il resto, alla responsabilità si applicano le disposizioni dell'articolo 19 capoverso 3 della presente legge, nonché il diritto delle obbligazioni.

## **Sezione 6: Vigilanza, rimedi giuridici e disposizioni penali**

### **Art. 21** Vigilanza sugli impianti del traffico merci

<sup>1</sup> L'UFT esercita la vigilanza tecnica sugli impianti del traffico merci. Il Consiglio federale può delegare la vigilanza sui binari di raccordo a terzi.

<sup>2</sup> Esso annulla le decisioni e le disposizioni di organi o sopprime prestazioni di servizi delle imprese o ne impedisce l'esecuzione, se sono contrarie alla presente legge, all'autorizzazione o ad accordi internazionali o ledono importanti interessi nazionali.

<sup>3</sup> Può disciplinare e sorvegliare la formazione specifica del personale dei raccordati nel settore ferroviario. Può esigere in ogni momento che i contratti di raccordo, i piani di situazione o le prescrizioni d'esercizio volte a garantire la sicurezza possano essere modificati o adattati. Da ciò non deriva alcun diritto d'indennizzo.

<sup>4</sup> Gli impianti del traffico merci sottostanno inoltre alla vigilanza dell'autorità direttiva o dell'autorità designata dal diritto cantonale. Questa autorità è segnatamente competente per l'esecuzione della legislazione in materia di protezione dell'ambiente nell'ambito degli impianti del traffico merci.

<sup>5</sup> I raccordati mettono gratuitamente a disposizione dell'UFT e dell'autorità direttiva il personale e il materiale necessari per il loro rispettivo settore di competenza e impartiscono tutte le informazioni necessarie.

### **Art. 22** Protezione giuridica

<sup>1</sup> L'UFT decide le controversie riguardanti:

- a. l'applicabilità della presente legge;
- b. l'obbligo di raccordo e le condizioni imposte al raccordato;
- c. l'applicazione della legge sulle ferrovie<sup>10</sup>, in particolare per quanto concerne la costruzione e l'esercizio degli impianti del traffico merci, i loro incroci con strade e altri impianti, nonché i veicoli;
- d. le esigenze di sicurezza nell'ambito della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione degli impianti del traffico merci.

<sup>2</sup> La procedura dinanzi all'UFT è retta dalle disposizioni generali concernenti l'organizzazione giudiziaria.

<sup>10</sup> RS 742.101

<sup>3</sup> Le controversie patrimoniali fra il cliente e l'impresa nonché fra l'impresa ferroviaria e i raccordati sottostanno alla giurisdizione civile.

<sup>4</sup> Tutte le altre controversie sono decise dall'autorità competente secondo il diritto cantonale.

#### **Art. 23**            Contravvenzioni

Chiunque intenzionalmente contravviene a un obbligo di cui all'articolo 5 è punito con la multa.

#### **Art. 24**            Delitti

<sup>1</sup> Chiunque intenzionalmente contravviene a una prescrizione esecutiva prevista nell'articolo 4 capoverso 1, la cui violazione è dichiarata punibile dal Consiglio federale, è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria.

<sup>2</sup> Se l'autore agisce per negligenza, è punito con una pena pecuniaria fino a 180 aliquote giornaliere.

#### **Art. 25**            Competenza

Il perseguimento e il giudizio delle contravvenzioni alle disposizioni della presente legge e dei delitti commessi in violazione delle stesse competono ai Cantoni.

### **Sezione 7: Disposizioni finali**

#### **Art. 26**            Esecuzione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale emana norme esecutive.

<sup>2</sup> Esso può emanare in particolare prescrizioni allo scopo d'impedire discriminazioni nel trasporto di merci.

#### **Art. 27**            Abrogazione e modifica del diritto vigente

L'abrogazione e la modifica del diritto vigente sono disciplinate nell'allegato.

#### **Art. 28**            Disposizioni transitorie

<sup>1</sup> Per offerte ordinate secondo il diritto vigente, dopo l'entrata in vigore della presente legge possono essere concluse convenzioni in virtù del diritto previgente per al massimo tre anni.

<sup>2</sup> Le disposizioni della sezione 2 si applicano sino al 31 dicembre 2027.

#### **Art. 29**            Referendum ed entrata in vigore

<sup>1</sup> La presente legge sottostà al referendum facoltativo.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.



## **Abrogazione e modifica del diritto vigente**

### I

Sono abrogate:

1. legge federale del 19 dicembre 2008<sup>11</sup> sul trasporto di merci;
2. legge federale del 5 ottobre 1990<sup>12</sup> sui binari di raccordo ferroviario.

### II

Le leggi in appresso sono modificate come segue:

#### **1. Legge federale del 22 marzo 1985<sup>13</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali**

*Titolo prima dell'art. 18*

#### **Capitolo 5: Altri contributi direttamente vincolati alle opere**

#### **Sezione 1: Contributi per binari di raccordo privati, nonché per il promovimento del traffico combinato e del trasporto di veicoli a motore accompagnati**

*Art. 18*

<sup>1</sup> Per motivi di politica dei trasporti e di protezione dell'ambiente, la Confederazione può versare contributi ai costi di costruzione di binari di raccordo e contributi d'investimento e d'esercizio per il promovimento del traffico combinato e del trasporto di veicoli a motore accompagnati per ferrovia.

<sup>2</sup> I contributi sono versati nel caso in cui non possa essere raggiunta la piena autonomia finanziaria.

<sup>3</sup> Sono versati contributi per il trasporto di veicoli a motore accompagnati sempre che in tal modo si rendano possibili riduzioni tariffali.

<sup>11</sup> RU **2009** 5597 6019

<sup>12</sup> RU **1992** 3517, **2000** 2355, **2006** 2197, **2007** 5779, **2009** 5597, 5973

<sup>13</sup> RS **725.116.2**

*Sezione 2 (art. 21 e 22)*

*Abrogata*

## **2. Legge federale del 19 dicembre 1958<sup>14</sup> sulla circolazione stradale**

*Art. 30 cpv. 4 e 5*

<sup>4</sup> Nei limiti delle competenze della Confederazione, il Consiglio federale emana prescrizioni sul trasporto degli animali e di materie e oggetti pericolosi, nocivi o ripugnanti.

<sup>5</sup> Esso emana in particolare prescrizioni per il trasporto di merci pericolose riguardanti:

- a. l'approvazione, l'ammissione e l'esame dei mezzi di contenimento di merci pericolose;
- b. la procedura di verifica della conformità di mezzi di contenimento di merci pericolose ai requisiti fondamentali;
- c. la procedura di riconoscimento di organismi indipendenti che eseguono le valutazioni della conformità.

## **3. Legge federale del 20 dicembre 1957<sup>15</sup> sulle ferrovie**

*Art. 9a*            *Garanzia dell'accesso alla rete*

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura accorda alle imprese di trasporto ferroviario l'accesso senza discriminazioni alla rete.

<sup>2</sup> L'accesso alla rete su un percorso definito nello spazio e nel tempo (traccia) può essere chiesto da ogni impresa interessata a svolgere il trasporto ferroviario. L'impresa deve presentare, almeno un mese prima dell'inizio dell'esercizio, un'autorizzazione di accesso alla rete oppure incaricare un'impresa di trasporto ferroviario di svolgere il trasporto. L'impresa di trasporto ferroviario che effettua il trasporto deve presentare il certificato di sicurezza al più tardi al momento dell'inizio delle corse.

<sup>3</sup> Le tracce non possono essere né vendute né trasferite a un'altra impresa. L'incarico di cui al capoverso 2 non è considerato vendita o trasferimento.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale definisce gli ulteriori principi dell'accesso alla rete e disciplina i particolari. Può concludere con altri Stati accordi che garantiscono l'accesso alla rete alle imprese estere. A tal fine tiene conto del principio di reciprocità.

<sup>14</sup> RS 741.01

<sup>15</sup> RS 742.101

*Art. 9b* Utilizzazione della rete e aggiudicazione delle tracce

<sup>1</sup> Nell'ambito di una pianificazione continua, il Consiglio federale stabilisce in un concetto di utilizzazione della rete il numero minimo di tracce per ogni genere di traffico. Al riguardo considera in particolare le esigenze delle catene di trasporto concertate del traffico viaggiatori e di uno svolgimento economico del trasporto di merci per ferrovia.

<sup>2</sup> I gestori dell'infrastruttura allestiscono di volta in volta per i sei anni che precedono ogni anno d'orario un piano di utilizzazione della rete. Questi piani di utilizzazione della rete concretizzano il concetto di utilizzazione della rete e stabiliscono in particolare la ripartizione giornaliera e settimanale delle tracce sui generi di traffico. Essi devono essere sottoposti per approvazione all'UFT.

<sup>3</sup> L'attribuzione delle tracce ha luogo sulla base delle prescrizioni dei piani di utilizzazione della rete. Per quanto questi ultimi presentino capacità libere, il traffico viaggiatori cadenzato ha la priorità. Il Consiglio federale può accordare deroghe a questa priorità tenuto conto di esigenze macroeconomiche e di pianificazione del territorio.

<sup>4</sup> L'UFT disciplina la procedura di aggiudicazione delle tracce.

*Art. 9c*

*Attuale art. 9b*

*Art. 40a<sup>bis</sup>* Compiti

La CAF decide sulle controversie concernenti:

- a. la concessione dell'accesso alla rete;
- b. le convenzioni di accesso alla rete;
- c. il calcolo della remunerazione per l'utilizzazione dell'infrastruttura;
- d. l'accesso agli impianti per il trasporto di merci;
- e. discriminazioni nel trasporto di merci.

*Art. 40b cpv. 2 lett. b*

<sup>2</sup> Il titolare dell'impresa ferroviaria risponde dei danni causati:

- a. ...
- b. agli oggetti trasportati, esclusivamente in virtù del Codice delle obbligazioni<sup>16</sup> e dei pertinenti accordi internazionali.

#### **4. Legge federale del 20 marzo 1998<sup>17</sup> sulle Ferrovie federali svizzere**

*Art. 3 cpv. 1*

<sup>1</sup> Il compito principale delle FFS consiste nel fornire prestazioni nell'ambito del trasporto pubblico, segnatamente nella messa a disposizione dell'infrastruttura, nel trasporto di viaggiatori su lunghe distanze, nel trasporto regionale di viaggiatori e nei settori connessi. Le FFS possono anche fornire prestazioni di servizi nel traffico merci.

*Art. 8 cpv. 6*

<sup>5</sup> La sospensione dell'offerta nel trasporto in carri completi isolati necessita dell'approvazione dell'assemblea generale.

<sup>17</sup> RS 742.31