



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC**  
Ufficio federale dei trasporti UFT

Ittigen, dicembre 2021

# **Attuazione del 4° pacchetto ferroviario dell'UE (pilastro tecnico) in Svizzera**

**Rapporto esplicativo  
per la procedura di consultazione**

## Compendio

*Per la sua posizione centrale in Europa e le numerose tratte ferroviarie transfrontaliere, in particolare il corridoio nord-sud, la Svizzera detiene un ruolo di primo piano nel trasporto ferroviario internazionale. Con il pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario, l'UE ha compiuto ulteriori passi in direzione di un'armonizzazione di prescrizioni e procedure in materia ferroviaria. La sua attuazione in Svizzera richiede un adeguamento della legge federale sulle ferrovie.*

### **Situazione iniziale**

*Dal 1999, nel quadro dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT) la Svizzera recepisce le disposizioni comunitarie pertinenti dei tre pacchetti ferroviari dell'UE, al fine di assicurare l'interoperabilità della rete svizzera a scartamento normale con l'intera rete ferroviaria europea a beneficio di tutti gli attori come imprese di trasporto ferroviario, detentori e produttori di rotabili e autorità. Dal 2014 la Svizzera può cooperare con il Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) e con diversi gruppi di lavoro dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA). Da allora l'UFT ha inoltre lo stesso status di un'autorità di uno Stato membro, il che semplifica tra l'altro la collaborazione con le autorità degli Stati vicini. Tra giugno 2019 e ottobre 2020 gli Stati membri dell'UE hanno adeguato le loro basi legali al 4° pacchetto ferroviario UE (pilastro tecnico) (4RP(TP)) lanciato dall'UE. Con l'atto modificatore dell'ordinanza sulle ferrovie (Oferr) del 2019 e con la decisione 2/2019 del Comitato misto dell'ATT, nel dicembre 2019 la Svizzera ha completato una prima fase di attuazione del 4RP(TP) che ha permesso di armonizzare importanti procedure di omologazione (autorizzazioni per la messa in circolazione di veicoli, certificato di sicurezza). Allo sportello unico One Stop Shop (OSS) dell'ERA i richiedenti possono presentare domande riguardanti più Paesi, Svizzera inclusa, semplificando così le procedure e riducendo gli oneri amministrativi con ricadute positive sui tempi di elaborazione e sui costi procedurali.*

*La Commissione europea (Commissione) ha acconsentito all'approccio graduale a condizione che la Svizzera s'impegni alla piena e tempestiva attuazione del 4RP(TP). Dopo la prima fase segnata da alcuni importanti adeguamenti all'Oferr, con il presente progetto è prevista nella seconda fase la modifica alla legge federale sulle ferrovie (Lferr). Gli avamprogetti di modifica sono stati discussi con la Commissione nell'ambito di colloqui informali. La fase successiva richiederà l'adeguamento dell'ATT che, con l'adesione della Svizzera all'ERA, completerà l'attuazione del 4RP(TP) in tutte le questioni amministrative concernenti la collaborazione con l'Agenzia. A questo proposito però la Commissione non dispone ancora di un mandato di negoziato e dall'inizio del 2020 lo ha subordinato ai progressi raggiunti dall'Accordo istituzionale tra Svizzera e UE. L'interruzione dei negoziati con l'UE sull'accordo quadro non ha cambiato la situazione. La presente attuazione del 4RP(TP) è tuttavia opportuna.*

### **Contenuto del progetto**

*Il Consiglio federale ritiene che le modifiche alla Lferr previste nella seconda fase dal presente progetto per la piena attuazione del 4RP(TP) siano la logica prosecuzione degli sforzi sinora compiuti e lo strumento più indicato per partecipare alla rete ferroviaria europea interoperabile e rafforzare il settore ferroviario. Il progetto crea le premesse per consentire al settore ferroviario di accedere a procedure di autorizzazione semplificate, permette l'armonizzazione congiunta di prescrizioni in materia di interoperabilità tecnica e standard di sicurezza e costituisce la base per la cooperazione della Svizzera allo sviluppo delle prescrizioni programmato dall'UE nell'ambito della digitalizzazione del settore ferroviario. Dopo un'analisi, l'UFT è giunto alla conclusione che le disposizioni Lferr proposte sono concepite in modo tale da non essere d'intralcio al futuro adeguamento dell'ATT nell'ottica di una piena attuazione del 4RP(TP) e dell'adesione della Svizzera all'ERA. Gli adeguamenti all'ATT non costituiscono parte del presente progetto. Per agevolare la comprensione, alle disposizioni di legge sono stati allegati anche gli avamprogetti di ordinanza.*

# Rapporto esplicativo

## **1**                    **Situazione iniziale**

### **1.1**                 **Necessità di agire e obiettivi**

#### **1.1.1**             **Il quarto pacchetto ferroviario UE**

A maggio 2016 l'Unione europea (UE) ha adottato il quarto pacchetto ferroviario che comprende una serie di misure per rendere il trasporto ferroviario nell'UE più appetibile, innovativo e competitivo. Il pacchetto si compone di un «pilastro tecnico» – 4<sup>th</sup> Railway Package (Technical Pillar) (4RP(TP)) – e di un «pilastro mercato» (parte politica). Quest'ultimo contiene soprattutto le normative sull'apertura del mercato e sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Il pilastro mercato non costituisce parte del presente progetto e non rientra neanche nel campo di applicazione dell'Accordo sui trasporti terrestri (ATT)<sup>1</sup> poiché si riferisce principalmente al trasporto nazionale, a differenza dell'ATT che disciplina i trasporti transfrontalieri.

Attraverso il 4RP(TP) l'UE intende uniformare e rafforzare il settore ferroviario a livello internazionale. Il pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario si compone dei seguenti tre atti giuridici: la direttiva (UE) 2016/798<sup>2</sup> (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), la direttiva (UE) 2016/797<sup>3</sup> (direttiva sull'interoperabilità) e il regolamento (UE) 2016/796<sup>4</sup>. Il pilastro è incentrato sull'interoperabilità del sistema ferroviario nell'UE, sulla sicurezza ferroviaria, sull'estensione dei compiti dell'ERA e sull'ottimizzazione della collaborazione con e tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza al fine di innovare la normativa sul sistema ferroviario. Il pilastro tecnico prevede un ridimensionamento della moltitudine di prescrizioni nazionali e si prefigge di semplificare le procedure per i costruttori e per le imprese ferroviarie. Le imprese che intendono offrire servizi di trasporto transfrontaliero non dovranno più presentare diverse domande. Le nuove disposizioni prevedono anche procedure di autorizzazione uniformi per i veicoli ferroviari in Europa. I tre atti giuridici sono entrati in vigore a giugno 2016. Ne è seguito un periodo (prorogato a causa del Covid) per il recepimento delle direttive da parte degli Stati membri dell'UE, concluso nell'ottobre 2020.

La rete svizzera a scartamento normale è strettamente integrata nella rete ferroviaria europea da numerose stazioni di confine. Gli efficienti assi di transito transalpini costituiscono un tassello fondamentale dei corridoi europei nord-sud. Le esistenti prescrizioni nazionali specifiche devono essere abbattute in maniera controllata per eliminare gli ostacoli e incentivare così il trasporto transfrontaliero. I viaggiatori devono essere incoraggiati a passare all'uso del treno attraverso offerte ferroviarie più appetibili, anche transfrontaliere. Parallelamente l'industria deve anche poter utilizzare offerte più spendibili sul mercato nel trasporto merci. Il miglioramento dell'offerta ferroviaria deve contribuire ad abbattere le emissioni causate dal traffico.

In termini di requisiti tecnico-operativi e di procedure per i trasporti internazionali e le infrastrutture interoperabili, il quadro giuridico svizzero deve essere compatibile con quello dell'Unione. Anche il settore ferroviario svizzero deve beneficiare della prevista armonizzazione a livello europeo.

Il 4RP(TP) rafforza anche l'Agenzia ferroviaria europea (ERA). La Svizzera è fortemente interessata a contribuire attivamente alle innovazioni nel sistema ferroviario europeo armonizzato. Le sue imprese ferroviarie e l'industria ferroviaria vantano competenze riconosciute a livello internazionale e notevole esperienza. La collaborazione e il confronto con altre autorità ferroviarie nazionali nei programmi d'innovazione e negli organi tecnici dell'ERA le permettono di acquisire una competenza specialistica duratura che contribuisce anche in maniera determinante alla protezione degli investimenti nel settore ferroviario svizzero: la Svizzera è in prima fila per quanto riguarda l'adozione di standard tecnici europei nell'ambito dell'European Rail Traffic Management System (ETCS). Le innovazioni e i perfezionamenti tecnici previsti nell'ambito della digitalizzazione mirano a migliorare significativamente l'efficienza del settore ferroviario e quindi il suo valore commerciale.

In merito al ruolo futuro del trasporto ferroviario, gli interessi della Svizzera collimano appieno con quelli dell'Unione.

<sup>1</sup> Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS **0.740.72**; ATT).

<sup>2</sup> Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione), GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102.

<sup>3</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004, GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1.

## 1.1.2 Accordo sui trasporti terrestri Svizzera-UE

L'ATT ha permesso alla Svizzera, tra le altre cose, di integrarsi nello spazio ferroviario europeo. Entrambe le parti hanno convenuto di rendere equivalenti i propri quadri giuridici. Per attuare il 4RP(TP) è necessario modificare la legge federale del 20 dicembre 1957<sup>5</sup> sulle ferrovie (Lferr), che è al centro del presente progetto, e diverse ordinanze. Affinché però la Svizzera possa partecipare appieno all'ERA e collaborarvi occorre anche rivedere l'ATT. Dall'entrata in vigore del 4RP(TP), l'ERA è l'unica autorità europea a rilasciare autorizzazioni di veicoli e certificati di sicurezza per il trasporto ferroviario transfrontaliero. Per quanto concerne le relazioni con l'ERA la Svizzera persegue due obiettivi.

a) Nell'ottica dell'attuazione del 4RP(TP) in Svizzera è previsto che le autorizzazioni di veicoli e i certificati di sicurezza rilasciati dall'ERA siano validi anche in Svizzera. Per contro deve essere garantita alla Svizzera a livello istituzionale la partecipazione ai gruppi di lavoro e di esperti dell'ERA. Tale attuazione richiede, oltre alla revisione della Lferr e dell'ordinanza del 23 novembre 1983<sup>6</sup> sulle ferrovie (Oferr), anche un adeguamento dell'ATT (anche per disciplinare alcune competenze dell'ERA e della Commissione europea [Commissione] nei confronti della Svizzera).

b) Parallelamente la Svizzera vorrebbe partecipare all'ERA alla pari di uno Stato membro dell'Unione (la cosiddetta adesione all'ERA con un seggio nel consiglio di amministrazione, eventualmente senza diritto di voto, e un contributo finanziario). Anche per questo è richiesta una revisione dell'ATT.

Il 20 maggio 2015 il Consiglio federale ha conferito al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) un mandato di negoziato per apportare questo adeguamento all'ATT. Considerato lo stretto nesso tematico tra i due argomenti ERA, la Svizzera ha finora adottato un approccio 'a pacchetto', vale a dire che il Parlamento doveva trattare un solo affare (adeguamento dell'ATT e revisione della Lferr). L'UE finora ha appoggiato questo approccio.

I colloqui per l'adesione all'ERA sono a buon punto e per il relativo adeguamento dell'ATT la Commissione ha già un mandato di negoziato. Per quanto riguarda invece l'adeguamento dell'ATT per il 4RP(TP), comprese le competenze dell'ERA e della Commissione nei confronti della Svizzera, non ha ancora il relativo mandato e dall'inizio del 2020 lo ha fatto dipendere dai progressi raggiunti dall'Accordo istituzionale tra la Svizzera e l'UE. Per questo, anche a livello tecnico le discussioni al riguardo sono al momento ferme.

Per fare in modo che la Svizzera abbia comunque disposizioni tecniche equivalenti e per non penalizzare il settore ferroviario nazionale, il 4RP(TP) dovrà essere attuato in Svizzera per quanto possibile unilateralmente. Le disposizioni Lferr proposte sono concepite in maniera tale da non essere d'intralcio al futuro adeguamento dell'ATT.

Mediante la decisione 2/2019 del Comitato misto dell'Accordo sui trasporti terrestri (Comitato misto) Svizzera-UE<sup>7</sup> è stata concordata con l'UE in una prima fase una soluzione transitoria in attesa che il 4RP(TP) sia pienamente attuato (fino a quando cioè non saranno apportati gli opportuni adeguamenti all'ATT). La decisione prevede che la Svizzera riconosca i certificati di sicurezza e le autorizzazioni dei veicoli dell'ERA e su tali basi rilasci il relativo certificato o autorizzazione per il territorio svizzero, purché siano rispettate le prescrizioni tecniche nazionali. Nel caso inverso in cui la Svizzera abbia già rilasciato un certificato o un'autorizzazione, l'ERA riconosce la valutazione dei requisiti UE condotta dall'UFT e rilascia a sua volta un certificato e/o un'autorizzazione che hanno validità sul territorio degli Stati membri per i quali è stata presentata la richiesta. Durante tale fase transitoria, l'UFT e l'ERA decidono ciascuno per il territorio di loro competenza. I richiedenti possono quindi impugnare le decisioni dell'ERA o dell'UFT per via legale tramite le commissioni di ricorso dell'ERA, nel territorio dell'Unione, oppure tramite il Tribunale amministrativo federale ed eventualmente il Tribunale federale, in Svizzera. Possono inoltre presentare le loro domande riguardanti più Paesi, Svizzera inclusa, allo sportello unico «One Stop Shop» (OSS) dell'ERA, semplificando così le procedure e riducendo gli oneri amministrativi. A tal scopo l'UFT ha inoltre un cosiddetto accordo amministrativo con l'ERA che disciplina soprattutto le modalità di accesso all'OSS. La decisione, valida fino a fine 2020, è stata prorogata fino a fine 2021 con la decisione 2/2020<sup>8</sup>. Nell'allegato 1 dell'ATT, oltre alla decisione 2/2019, sono state inserite anche le singole disposizioni della direttiva sulla sicurezza ferroviaria e della direttiva sull'interoperabilità necessarie a tale soluzione transitoria.

<sup>5</sup> RS 742.101

<sup>6</sup> RS 742.141.1

<sup>7</sup> Decisione n. 2/2019 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea (RU 2020 287).

<sup>8</sup> Decisione n. 2/2020 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera dell'11 dicembre 2020 che modifica l'allegato 1 dell'Accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia nonché la decisione n. 2/2019 del Comitato relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea (RU 2021 14).

## 1.2 Alternative esaminate e opzione scelta

Dall'iter per l'attuazione del 4RP(TP) in Svizzera in due fasi e dal quadro illustrato nella situazione iniziale per quanto riguarda l'ATT emergono diverse opzioni di intervento valutabili diversamente, che presentiamo di seguito.

### **Variante «Disarticolazione svizzera dalle procedure e armonizzazioni UE»**

Per oltre 20 anni, nel quadro dell'ATT la Svizzera ha recepito gradualmente gli standard tecnici e le procedure per la produzione delle prove di cui ai pacchetti ferroviari 1, 2 e 3 dell'UE. In merito all'attuale 4RP(TP), la Svizzera ha completato la cosiddetta prima fase di attuazione (decisioni del Comitato misto 2/2019 e 2/2020).

In alternativa all'attuazione dei pacchetti ferroviari UE, per garantire i trasporti ferroviari transfrontalieri la Svizzera potrebbe applicare anche i regolamenti tecnici della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999 (COTIF) e interrompere il percorso bilaterale finora intrapreso con l'UE. Anche l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) adotta gli standard UE in materia di armonizzazione di standard tecnici e procedure. La Svizzera potrebbe quindi raggiungere l'obiettivo dell'interoperabilità del proprio sistema a scartamento normale anche in questo modo, ma si precluderebbe la possibilità di essere integrata nelle procedure di autorizzazione dell'UE e di usare la banca dati OSS dell'ERA per procedure di autorizzazione armonizzate. Al nostro Paese verrebbe anche negata la possibilità di dare il proprio contributo specialistico al perfezionamento delle specifiche tecniche e delle procedure di produzione delle prove nel contesto del 4RP(TP).

Questa soluzione indebolirebbe il settore ferroviario svizzero nei seguenti ambiti.

I trasporti transfrontalieri funzionano sulla base di norme e procedure di autorizzazione armonizzate a livello internazionale. Una soluzione svizzera indipendente comprometterebbe l'interoperabilità. I richiedenti dovrebbero presentare i dossier tecnici per la Svizzera separatamente e, in caso di autorizzazioni per più Paesi, non sarebbe possibile coordinare l'esame dei dossier tra ERA e UFT al fine di evitare controlli doppi. Questo avrebbe ricadute negative sui tempi di elaborazione e sui costi delle procedure.

Data l'estensione ridotta della rete, il mercato interno svizzero è relativamente piccolo; dal punto di vista finanziario, le soluzioni specifiche per la Svizzera sono poco interessanti. Ciò vale ancora di più per le innovazioni future, la cui complessità in forte crescita comporta costi di realizzazione molto elevati. L'industria svizzera del settore ferroviario esporta su vasta scala; norme e procedure d'esame armonizzate sono un requisito indispensabile per accedere al mercato.

### **Variante «Attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario UE – Mantenimento della prima fase»**

Con la decisione 2/2019 del Comitato misto e le modifiche all'Oferr, la Svizzera ha completato in tempi rapidi una prima fase dell'attuazione con la quale sono state armonizzate le principali procedure di omologazione (autorizzazioni per l'immissione in commercio di veicoli, certificato di sicurezza). Per elaborare le procedure di autorizzazione, la Svizzera si avvale della banca dati OSS dell'ERA con ricadute positive sui tempi di elaborazione e sui costi delle procedure, specialmente per le autorizzazioni per più Paesi. Con questa prima fase, la Svizzera gode già di alcuni importanti vantaggi del 4RP(TP) senza aver attuato la piena equivalenza del suo regime alla legislazione comunitaria e per la quale andrebbero adeguate anche la Lferr e l'ATT (cfr. anche 1.1.2).

La Commissione ha acconsentito a questo approccio graduale a condizione che la Svizzera s'impegni alla piena e tempestiva attuazione del 4RP(TP). Questa prima fase ha quindi lo status di una soluzione provvisoria (al momento fino a fine 2021) destinata a durare solo se la Svizzera porterà avanti con decisione la seconda fase del 4RP(TP) fino al suo completamento. L'apertura di negoziati con la Commissione per fermarsi alla prima fase del 4RP(TP) senza la prospettiva della seconda è pertanto stata respinta. La Svizzera rischierebbe di perdere i vantaggi finora ottenuti dalla prima fase ed essere costretta alla prima variante «Disarticolazione svizzera da procedure e armonizzazioni dell'UE».

### **Variante «Attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario UE nella seconda fase»**

L'implementazione del 4RP(TP) in Svizzera e lo sviluppo delle caratteristiche di interoperabilità delle ferrovie a scartamento normale sono d'importanza strategica per promuovere l'efficienza delle ferrovie.

Riconoscendo la validità delle decisioni dell'ERA anche per le tratte svizzere a scartamento normale, l'UFT avrà la certezza di essere coinvolto come autorità nazionale nella rispettiva valutazione e nei processi decisionali. Analogamente agli Stati membri dell'Unione, la Svizzera potrà produrre anche in futuro prescrizioni tecniche nazionali mirate (PTNN, casi specifici), che costituiscono un presupposto fondamentale per una progettazione sicura e redditizia del nostro esercizio ferroviario. L'UFT continuerà inoltre a garantire la vigilanza sull'esercizio delle ferrovie a scartamento normale. La Svizzera mira sempre alla piena adesione all'ERA, grazie alla quale avrà l'opportunità di cooperare attivamente allo sviluppo futuro degli standard di interoperabilità. In qualità di esperti ospiti, i tecnici svizzeri potranno continuare a cooperare attivamente negli organi dell'ERA, da cui ben si evince quanto possono incidere sui futuri standard di interoperabilità. L'adesione all'ERA a cui si punta assicurerà contrattualmente alla Svizzera la possibilità di partecipare ai gruppi di lavoro e le garantirà un seggio in seno agli organi direttivi.

- **Sottovariante «Adeguamento della normativa svizzera e contestuale ampliamento dell'ATT»**

Per garantire la piena attuazione dell'intero pacchetto 4RP(TP) è necessario adeguare sia la legge e le ordinanze sia l'ATT.

La trattazione congiunta delle modifiche alla legge e alle ordinanze e dell'ampliamento dell'ATT sarebbe l'approccio più efficiente e con i maggiori vantaggi. L'intero pacchetto verrebbe trattato in Parlamento in un unico progetto. Tuttavia, la Commissione non dispone di un mandato sufficiente per questi negoziati; a causa dei progressi per il momento scarsi raggiunti sull'Accordo istituzionale e della successiva interruzione dei negoziati, la possibilità che questo mandato venga conferito a breve è nulla. Questa sottovariante è pertanto stata respinta.

- **Sottovariante «Adeguamento autonomo della normativa svizzera»**

L'adeguamento della pertinente normativa svizzera al vigente standard UE del 4RP(TP) può essere effettuato in totale autonomia.

Il fatto che la Svizzera applichi prescrizioni quanto più equivalenti possibile a quelle degli Stati membri dell'Unione è fondamentale per i trasporti transfrontalieri e favorisce anche in Svizzera l'utilizzo delle future innovazioni previste dai prossimi programmi comunitari. Il presente pacchetto di revisione della Lferr (comprendente anche le modifiche dell'Oferr e dell'OIET<sup>10</sup>, illustrate in via informale per motivi di completezza) è del tutto sostenibile anche senza l'adeguamento contestuale dell'ATT e applicabile in Svizzera senza restrizioni. La prevista revisione della legge e delle ordinanze può essere quindi attuata a prescindere dalle future decisioni sulle relazioni bilaterali tra Svizzera e UE. Dal punto di vista programmatico, l'immediato avvio di una revisione autonoma della legge gioverà anche alla piena attuazione della seconda fase (comprendente l'adeguamento dell'ATT) sulla quale la Svizzera continua a puntare; la legge revisionata sarà posta in vigore quanto prima. Nei confronti dell'UE, la celerità con la quale procedono i lavori per la revisione della Lferr sono un segnale chiaro della volontà da parte della Svizzera di dare piena attuazione al 4RP(TP) e un'ulteriore garanzia riguardo ai benefici già ottenuti dal settore ferroviario svizzero durante la prima fase.

## **Conclusioni**

La sottovariante di un adeguamento tempestivo e autonomo della normativa svizzera per l'attuazione del 4RP(TP) nella seconda fase è la soluzione migliore e quella proposta dal presente progetto.

### **1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale**

Il progetto è annunciato nel messaggio del 29 gennaio 2020<sup>11</sup> sul programma di legislatura 2019–2023. Il progetto non ha nessuna ripercussione sul piano finanziario della Confederazione. Non c'è alcuna relazione tra il progetto e le strategie del Consiglio federale.

<sup>10</sup> Ordinanza del dicembre 2014 concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (RS 742.161).

<sup>11</sup> FF 2020 1565, in particolare 1678

## **1.4 Interventi parlamentari**

Non sono state trasmesse mozioni o postulati concernenti l'ambito tematico del presente progetto.

## **1.5 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo**

Le modifiche proposte riprendono ampiamente le basi giuridiche del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, ossia la direttiva (UE) 2016/797 e la direttiva (UE) 2016/798, purché la loro attuazione non richieda un adeguamento dell'ATT. Sono concepite in modo tale da consentire in un secondo tempo gli adeguamenti all'ATT necessari per la piena attuazione del 4RP(TP) senza richiedere una nuova revisione della Lferr. La presente revisione della Lferr mira ad attuare il 4RP(TP) nell'ottica di una legislazione equivalente in Svizzera e nell'UE (secondo l'art. 52 par. 6 ATT). Per ulteriori spiegazioni si vedano i capitoli 2.1 e 5.2.

## **2 Punti essenziali del progetto**

### **2.1 La normativa proposta**

La rete svizzera a scartamento normale fa essenzialmente parte della rete ferroviaria interoperabile europea. I veicoli svizzeri destinati all'impiego su ferrovie a scartamento normale sono interoperabili e per quanto riguarda gli standard e la gestione delle prove si rifanno alle specifiche tecniche europee d'interoperabilità (STI).

La Commissione prosegue attraverso le STI il processo di uniformazione europeo degli standard tecnico-operativi per le ferrovie a scartamento normale e il suo controllo sistematico con l'obiettivo di abbattere il più possibile le prescrizioni nazionali. Attraverso l'ATT, le STI trovano applicazione anche in Svizzera. Sulla base delle decisioni 2/2019 e 2/2020 del Comitato misto, la Svizzera può stabilire per la propria rete ferroviaria a scartamento normale prescrizioni tecniche nazionali e notificarle all'UE (PTNN, casi specifici).

Il diritto svizzero continuerà anche in futuro a recepire a livello nazionale nuove normative UE del settore ferroviario. Per garantire la tempestiva adozione di nuove normative comunitarie in Svizzera, la procedura svizzera di modifica delle prescrizioni tecniche e operative viene ottimizzata: l'UFT sarà responsabile dell'emanazione di modifiche alle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) e alle norme tecniche nazionali (PTNN, casi specifici) nonché del recepimento di STI modificate, coinvolgendo il settore ferroviario nella valutazione degli adeguamenti.

Vengono create le basi legali affinché le autorizzazioni rilasciate dall'ERA possano essere utilizzate anche per l'esercizio sulla rete svizzera a scartamento normale. A tal fine è necessario adeguare anche l'ATT. Questo concerne le autorizzazioni dei veicoli per i richiedenti, da un lato, e i certificati di sicurezza per le imprese di trasporto ferroviario, dall'altro. Nell'ambito dei processi dell'ERA, l'UFT esamina la conformità con le normative nazionali vigenti. Le domande di autorizzazione con campo di applicazione esclusivamente svizzero possono continuare a essere esaminate e decise autonomamente dall'UFT. Le competenze dell'ERA per le autorizzazioni riguardanti la Svizzera dovrebbero essere disciplinate separatamente e a tempo debito nell'ATT; come ricordato in precedenza, a causa delle questioni istituzionali aperte, la Commissione non dispone ancora del mandato di negoziato necessario. (cfr. n. 1.1.2).

Viene mantenuta l'attuale ripartizione delle tratte svizzere a scartamento normale tra rete principale e rete complementare interoperabili, compresa la loro assegnazione a una di queste due categorie. Per la rete principale, la Svizzera attua pienamente i requisiti della direttiva (UE) 2016/797. Per la rete complementare, l'UFT manterrà anche in futuro la responsabilità su quali saranno gli standard d'interoperabilità da rispettare.

Il progetto crea inoltre le basi legali per il controllo di progetti infrastrutturali ERTMS da parte dell'ERA. Le basi ingegneristiche generiche elaborate dal gestore del compito sistemico ETCS su incarico dell'UFT (art. 37 Lferr) devono poter essere presentate all'ERA per la valutazione. Anche in questo caso le competenze dell'ERA devono essere disciplinate separatamente a tempo debito nell'ATT (cfr. n. 1.1.2).

D'intesa con l'ERA, la Svizzera registrerà in maniera uniforme i dati rilevanti sull'esercizio ferroviario nella rete a scartamento normale e li metterà a disposizione degli organi autorizzati. La disponibilità e l'uso uniformi dei dati costituiscono l'elemento centrale per garantire procedure efficienti e sicure e contribuire all'evoluzione dell'esercizio ferroviario.

### **2.2 Compatibilità tra compiti e finanze**

La competitività del settore ferroviario deve essere aumentata sia nel trasporto di persone che di merci. Uno degli elementi essenziali è costituito dalle innovazioni tecniche, anche in materia di digitalizzazione. La misura più efficace in tal senso è una stretta

collaborazione con i programmi di sviluppo europei per la promozione del trasporto ferroviario: la messa in comune di risorse di conoscenze per aggiornare le specifiche dell'industria ferroviaria, l'adozione di standard uniformi armonizzati a livello internazionale e un ridimensionamento coordinato delle prescrizioni nazionali esistenti supportano il settore ferroviario e lo aiutano ad aumentare la propria quota di mercato.

## **2.3 Attuazione**

Il progetto contiene le modifiche necessarie alla Lferr. Una volta adottate, il Consiglio federale dovrà concretizzarle adeguando anche le ordinanze. Per questo, i commenti di seguito riportati non riguardano solo le modifiche di legge previste dal progetto ma, ai fini della completezza e di una maggior comprensibilità, includono anche una possibile attuazione di tali disposizioni nelle ordinanze (Oferr, OIET), si veda al riguardo gli allegati 04a, 04b, 04c e 04d.

## **3 Commento ai singoli articoli**

### **3.1 Commento ai singoli articoli della legge federale sulle ferrovie**

#### *Art. 4*

Capoverso 1: il requisito di un sistema di gestione della sicurezza è qui formulato in termini generali per tutte le imprese ferroviarie (GI e ITF). L'esercizio include anche la manutenzione.

Capoverso 2: l'idoneità del sistema di gestione della sicurezza riguarda naturalmente solo la sfera d'influenza e di responsabilità dell'impresa di trasporto ferroviario (ITF) o del gestore dell'infrastruttura (GI).

#### *Art. 4a*

Per quanto concerne le autorizzazioni di sicurezza si applica il principio della territorialità, in base al quale l'UFT ricorre alla propria discrezionalità solo in via eccezionale.

#### *Art. 8c*

La riformulazione del secondo periodo del capoverso 1 tiene conto delle possibilità di deroga ai sensi dell'articolo 2 paragrafo 2 lettera c e dell'articolo 2 paragrafo 3 lettera b della direttiva (UE) 2016/798. L'abrogazione del capoverso 2 non comporta modifiche di contenuto.

#### *Art. 8e*

Il capoverso 3 consente al Consiglio federale di concordare con l'UE la validità anche in Svizzera dei certificati di sicurezza rilasciati dall'ERA.

#### *Art. 14a*

Capoverso 1: l'UFT ha il diritto a essere informato e a che gli siano forniti tutti i documenti, non solo in caso di incidenti e di quasi incidenti ma in genere nell'ambito dell'esercizio dei suoi compiti legali. Tale diritto non vale solo nei confronti delle imprese ferroviarie ma anche dei servizi responsabili della manutenzione dei veicoli.

Capoverso 2: riguarda i certificati di sicurezza rilasciati dall'Agenzia purché sia stato stipulato un accordo secondo l'articolo 8e capoverso 3.

#### *Art. 15*

Capoverso 1: incidenti e quasi incidenti devono essere notificati immediatamente non più all'UFT ma al Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza ed entro 30 giorni all'UFT.



Capoverso 4: possono contribuire a chiarire l'incidente o il quasi incidente in particolare quelle persone alle quali il diritto ferroviario attribuisce una responsabilità (come i detentori di vagoni, i costruttori, i manutentori e gli organismi di valutazione della conformità).

*Art. 15a*

La disposizione introduce una distinzione tra la Commissione d'inchiesta e la sua segreteria (ufficio d'inchiesta).

Capoverso 3<sup>bis</sup>: la disposizione crea una base giuridica per poter proseguire l'attuale prassi della cooperazione all'inchiesta all'estero. Tale cooperazione presuppone una base legale nel diritto internazionale o basi legali sufficienti nel Paese che invita e in quello che coopera. La presente disposizione serve a quest'ultimo scopo. Si tratta in particolare della cooperazione ai sensi dell'articolo 22 paragrafo 5 e dell'articolo 23 paragrafo 1 della direttiva (UE) 2016/798. Ne può però essere interessata per esempio anche la cooperazione all'inchiesta di un incidente in una ferrovia a cremagliera.

Capoverso 3<sup>ter</sup>: questa disposizione consente all'organismo d'inchiesta di concludere accordi per poter concretizzare il coinvolgimento di organi d'inchiesta di altri Stati membri sancito dall'articolo 23 della direttiva (UE) 2016/798.

*Art. 16a*

L'articolo 16a si applica non solo ai GI con una concessione d'infrastruttura ma anche a quelli autorizzati all'esercizio dell'infrastruttura sulla base di un trattato internazionale.

Il trattamento dei dati delle ITF che effettuano il trasporto passeggeri è disciplinato dalla legge del 20 marzo 2009<sup>12</sup> sul trasporto di viaggiatori (LTV). Per il trattamento di dati di imprese di trasporto merci si applicano le disposizioni della legge federale del 19 giugno 1992<sup>13</sup> sulla protezione dei dati (LPD) per persone private.

*Art. 17a*

Capoverso 1: permette ai veicoli con autorizzazione svizzera l'iscrizione a un registro europeo.

Capoverso 6: se il Consiglio federale conviene di partecipare ai registri dei veicoli dell'UE, i detentori o i titolari dell'omologazione di tipo interessati sono obbligati a iscriversi.

*Art. 17c*

Capoverso 1: chiarisce che l'UFT agisce in funzione dei rischi non solo nelle procedure di autorizzazione ma anche nella vigilanza sulla costruzione e sull'esercizio.

Capoverso 3: stabilisce gli enti ai quali è consentito comunicare dati. Lo scambio tra i destinatari è necessario e conforme al principio della proporzionalità in base all'articolo 4 capoverso 2 LPD quando i deficit di sicurezza individuati possono essere eliminati efficacemente solo se gli interessati ne sono a conoscenza e possono adottare le opportune misure.

*Art. 18<sup>y</sup>bis*

La disposizione disciplina in maniera generale il requisito della prova in merito alla sicurezza per gli impianti ferroviari e per i veicoli. Tale requisito sussiste a prescindere dal fatto che sia necessaria un'approvazione dei piani o un'autorizzazione d'esercizio.

*Art. 18w*

Capoverso 1: la regolamentazione riguarda gli impianti ferroviari e corrisponde nel contenuto all'attuale articolo 8 capoverso 1 lettera a Oferr. A differenza del settore interoperabile (cfr. art. 23c Lferr), non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio per ogni impianto ferroviario nuovo.

<sup>12</sup> RS 745.1

<sup>13</sup> RS 235.1

Capoverso 2: le costruzioni e gli impianti nuovi, ristrutturati e rinnovati necessitano di un'autorizzazione d'esercizio solo se è l'UFT a stabilirlo, a meno che non si tratti di una modifica rilevante di cui al capoverso 1. Nel testo tedesco l'espressione «Umrüstung» è sostituito con «Aufrüstung» (adeguamento alla terminologia UE).

*Art. 18w<sup>bis</sup>*

Capoverso 1: riguarda i veicoli ferroviari e corrisponde nel contenuto all'attuale articolo 8 capoverso 1 lettera b Oferr. Chiarisce che l'autorizzazione d'esercizio è necessaria non solo dopo modifiche rilevanti ma naturalmente anche per i veicoli nuovi.

*Art. 23c*

Capoverso 1: il fatto che gli impianti ferroviari nuovi o modificati in modo rilevante richiedano un'autorizzazione d'esercizio riflette l'attuale situazione legale (art. 23c Lferr e 15d cpv. 1 Oferr). Per costruzioni e impianti nuovi si intendono quelli realizzati su tratte nuove, ossia tratte non facenti parte del sistema ferroviario preesistente, nonché gli impianti su nuovi siti (ad es. sottostazioni per corrente di trazione e apparati centrali o centrali operative).

Capoverso 2: per gli impianti ristrutturati non modificati in modo rilevante spetterà all'UFT stabilire se è necessaria un'autorizzazione d'esercizio (nel diritto vigente l'autorizzazione d'esercizio è sempre necessaria secondo l'articolo 23d capoverso 2). Se un impianto rinnovato o ristrutturato è stato modificato in modo rilevante, secondo il capoverso 1 è necessaria un'autorizzazione d'esercizio.

Capoversi 3–5: corrispondono agli attuali capoversi 2–4.

*Art. 23c<sup>bis</sup>*

Capoverso 1: a differenza dell'immissione in commercio di veicoli, la loro messa in circolazione su un'infrastruttura ferroviaria richiede un'apposita autorizzazione. In cosa consista una modifica rilevante risulta per i veicoli interoperabili dall'articolo 21 paragrafo 12 della direttiva (UE) 2016/797 (art. 15d cpv. 2 Oferr).

Capoversi 2–4: corrispondono nel significato agli attuali capoversi 2–4 dell' articolo 23c.

Capoverso 5: il riconoscimento di autorizzazioni d'esercizio e di omologazioni di tipo di Stati esteri resta di rilevanza per gli Stati non UE. L'ERA può essere competente per il rilascio di autorizzazioni per più Paesi purché il Consiglio federale lo preveda (secondo cpv. 6).

Capoverso 6: la conclusione di un accordo di cooperazione da parte dell'UFT presuppone una decisione del Consiglio federale che riconosce la validità di autorizzazioni d'esercizio estere.

Capoverso 7: l'estensione di un'autorizzazione d'esercizio valida in un solo Paese a tratte in prossimità della frontiera di un Paese confinante (secondo art. 21 par. 8 dir. (UE) 2016/797) è subordinata alla stipula di un accordo tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza. All'UFT è concessa la facoltà di stipulare questo tipo di accordi.

*Art. 23d*

L'articolo riguarda sia i sottosistemi di bordo sia quelli di terra.

Capoverso 1: nel testo tedesco l'espressione «Umrüstung» è sostituito con «Aufrüstung» (adeguamento alla terminologia dell'art. 2 n. 14 della direttiva (UE) 2016/797).

Capoverso 2: l'espressione «rinnovo» corrisponde all'articolo 2 numero 15 della direttiva (UE) 2016/797. I lavori importanti di sostituzione possono comprendere anche modifiche dei componenti sostituiti.

*Art. 23e*

Capoverso 1: la disposizione chiarisce i requisiti materiali che si applicano alle modifiche (inclusi i rinnovi e le ristrutturazioni). Non è consentito derogare a tali requisiti senza l'autorizzazione dell'UFT.

Capoverso 2: la disposizione chiarisce che nell'ambito dei lavori di manutenzione è consentito sostituire elementi di costruzione non solo alle condizioni di cui al capoverso 1 ma anche con una sostituzione 1 a 1.

Capoverso 3: la prova in merito alla sicurezza va aggiornata ogniqualvolta risultino pertinenti modifiche all'oggetto dell'autorizzazione o al quadro giuridico vigente.

*Art. 23e<sup>bis</sup>*

La disposizione riprende nel contenuto la regolamentazione dell'articolo 23h per sottosistemi mobili. Sono richiesti anche una dichiarazione di verifica pertinente e un attestato di conformità (art. 23j cpv. 1).

*Art. 23e<sup>ter</sup>*

La disposizione riprende nel contenuto quanto stabilito dall'articolo 23h per i componenti di interoperabilità. Include anche tutti i componenti commerciabili di impianti ferroviari. Sono richiesti anche un'apposita dichiarazione di verifica e un attestato di conformità (art. 23j cpv. 1). L'immissione sul mercato di un componente per applicazioni estranee a quelle ferroviarie non è pertanto esclusa (cfr. art. 8 par. 1 cma. 2 dir. (UE) 2016/797).

*Art. 23f*

Capoverso 1 lettera a: i requisiti essenziali sono quelli di cui all'allegato III della direttiva (UE) 2016/797.

Capoverso 1 lettera b: l'UE non emana solo specifiche tecniche materiali per garantire l'interoperabilità ma stabilisce ad esempio anche procedure, competenze e responsabilità o i requisiti per la produzione delle prove.

Capoverso 2: corrisponde al capoverso 4 vigente.

Capoverso 3 lettera a: per disposizioni tecniche d'esecuzione si intendono le STI emanate dalla Commissione. Attualmente stabilite dal Consiglio federale nell'allegato 7 Oferr, saranno integrate dall'UFT nelle DE-Oferr.

Capoverso 3 lettera b: l'UFT emana le PTNN, sempre che non risultino da un diritto superiore, e le notifica alla Commissione, cui notifica anche i casi specifici da prevedere in relazione alle STI.

Capoverso 4: estende la regolamentazione dell'articolo 83e capoverso 7 Oferr alle analoghe notifiche destinate all'OTIF.

Capoverso 5: corrisponde all'attuale capoverso 2.

*Art. 23j*

Capoverso 1: la disposizione è stata allineata alla terminologia della direttiva (UE) 2016/797 e integrata con l'aspetto delle PTNN.

*Art. 40b<sup>bis</sup>*

L'obbligo di assicurazione si applica a tutte le ITF nazionali, ivi incluse quelle che non necessitano di un'autorizzazione di accesso alla rete, nonché alle ITF estere la cui autorizzazione di accesso alla rete (licenza) è riconosciuta. L'importo minimo assicurato equivale a quanto stabilito dall'articolo 5b capoverso 1 OARF. Il diritto assicurativo è di competenza degli Stati e non dell'UE (cfr. anche art. 22 della direttiva 2012/34/UE).

#### *Art. 80*

Capoverso 2: le attività considerate rilevanti per la sicurezza sono definite dall'articolo 3 dell'ordinanza del 4 novembre 2009<sup>14</sup> sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OASF). Per i macchinisti su tratte a scartamento normale, il riconoscimento dei documenti sulla base della reciprocità risulta dall'articolo 2 della decisione 2/2016<sup>15</sup> del Comitato misto. Tuttavia, anche il resto del personale rilevante per la sicurezza deve avere la possibilità di esercitare la propria attività sulle tratte svizzere in prossimità della frontiera in base alle proprie abilitazioni estere. Lo stesso vale per i macchinisti su tratte a scartamento speciale come ad esempio i tram.

#### *Art. 86a*

Capoverso 1 lettera d: le infrazioni alle autorizzazioni di cui alla lettera d sono punibili quanto quelle di cui alla lettera a.

#### *Art. 96b*

In futuro il rilascio di certificati di sicurezza non spetterà più agli Stati confinanti bensì all'ERA. La disposizione transitoria serve a garantire che i certificati di sicurezza rilasciati negli Stati confinanti secondo il diritto previgente continuino a essere riconosciuti in Svizzera fino alla loro scadenza (cfr. l'attuale art. 8e cpv. 4).

#### *Art. 97*

Capoverso 2: delega all'UFT (in precedenza DATEC) la competenza di emanare le DE-Oferr e consente così un disciplinamento uniforme e gerarchicamente appropriato (cfr. anche art. 23f cpv. 2 per STI e PTNN).

### **3.2 Commento all'articolo 21 della legge sugli impianti elettrici**

L'espressione «ferrovie elettriche» sinora adottata nell'articolo 21 capoverso 1 numero 1 della legge del 24 giugno 1902<sup>16</sup> sugli impianti elettrici (LIE) ha dato origine a fraintendimenti. La nuova definizione chiarisce che sottostanno alla responsabilità del controllo dell'UFT tutte le installazioni e gli impianti elettrici specifici della ferrovia, tra questi ad esempio anche gli impianti di sicurezza ferroviari (a differenza dell'installazione generica di luci e di prese nel locale per gli impianti di sicurezza). Nel campo di responsabilità dell'UFT rientrano anche tutte le installazioni e gli impianti necessari a garantire l'esercizio sicuro e affidabile della ferrovia (comandi per impianti delle linee di contatto). Sono invece escluse le installazioni non specifiche della ferrovia che riguardano i lavori di costruzione, come l'approvvigionamento di corrente per il cantiere o le installazioni elettriche per l'accesso alla ferrovia. Tali impianti sottostanno al controllo dell'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte (ESTI) ma, nel caso di progetti nuovi o di ristrutturazioni della ferrovia, sono parte del progetto da presentare all'UFT per l'approvazione. L'UFT consulta l'ESTI nell'ambito della procedura di approvazione dei piani del diritto ferroviario sulla base dell'articolo 62a capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997<sup>17</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA).

Anche l'articolo 21 capoverso 1 numero 2 LIE non riflette più la situazione attuale per quanto concerne gli impianti e i prodotti soggetti alla vigilanza dell'ESTI. La disposizione è poi superata dal punto di vista linguistico. In quasi tutte le ordinanze si parla infatti di impianti elettrici o di installazioni. Inoltre, in una norma che disciplina le competenze, la distinzione tra corrente debole e forte risulta in primo luogo superflua e in secondo potenzialmente riduttiva, sebbene oggi non esistano altre categorie al di fuori della corrente a bassa e ad alta tensione. Le stesse espressioni del numero 1 sono quindi riprese anche qui. Infine, l'aggiunta «macchine elettriche» risale a un'epoca nella quale gli elettrodomestici non esistevano ancora. Oggi i prodotti elettrici, sia del segmento ad alta che a bassa tensione, sono molto più diffusi e più diversificati di semplici macchine. Nel settore della bassa tensione, l'ordinanza del 25 novembre 2015<sup>18</sup> sui prodotti elettrici a bassa tensione (OPBT) è l'ordinanza di esecuzione che tratta anche i prodotti elettrici. Anche in questo caso si vuole garantire la congruenza con la terminologia delle ordinanze.

<sup>14</sup> RS 742.141.2

<sup>15</sup> Decisione n. 2/2016 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità-Svizzera, del 10 giugno 2016, che modifica l'allegato 1 dell'Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RU 2016 2373).

<sup>16</sup> RS 734.0

<sup>17</sup> RS 172.010

<sup>18</sup> RS 734.26

## **4 Ripercussioni**

### **4.1 Ripercussioni per la Confederazione**

Le ripercussioni di seguito illustrate si basano sulla sottovariante «Adeguamento autonomo della normativa svizzera» raccomandata al numero 1.2. Allo stesso numero sono riportate anche le ripercussioni delle varianti respinte secondo 1.2 che illustrano i vantaggi della procedura suggerita dal presente progetto.

Tutti i richiedenti, gli organi di controllo del settore ferroviario, l'UFT e altre autorità nazionali preposte alla sicurezza (ANS) beneficiano dell'accesso alla piattaforma di dati comune OSS dell'ERA. L'UFT continuerà ad avere la possibilità di collaborare con organi tecnici, di scambiare conoscenze ed esperienze derivanti da tale collaborazione nonché di cooperare allo sviluppo di prescrizioni e di procedure; tutto questo però richiede personale. Le risorse di personale sinora impiegate dall'UFT nell'ambito degli scambi bilaterali con altre autorità ferroviarie nazionali si sposteranno, in un quadro di neutralità, a favore delle reti organizzate dall'ERA.

Dato che materialmente non verranno più effettuati doppi controlli su prescrizioni armonizzate a livello europeo (STI) per il rilascio di autorizzazioni e certificati, i tempi di elaborazione si ridurranno, specialmente per le autorizzazioni per più Paesi, grazie anche al fatto che le varie ANS non dovranno più coordinarsi tra loro. Tuttavia, alla luce delle esperienze finora maturate con il 4RP(TP), si prevede un aggravio degli oneri amministrativi, in particolare per le procedure di autorizzazione semplici. Su mandato della Commissione (vincoli di bilancio) e su pressione delle ANS degli Stati membri, l'ERA è comunque chiamata a continuare a migliorare sensibilmente l'efficienza delle procedure.

### **4.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna**

La normativa non ha alcuna ripercussione specifica per i Comuni, i centri urbani, gli agglomerati e le regioni di montagna. La questione non è quindi stata esaminata in modo approfondito.

### **4.3 Ripercussioni sull'economia**

L'industria ferroviaria (GI, ITF, detentori e costruttori di veicoli) trarrà vantaggio dall'armonizzazione di specifiche tecniche e d'esercizio, prescrizioni e procedure e dalle piattaforme dati comuni dell'ERA introdotte con il 4RP(TP). Per i richiedenti e le imprese coinvolte nelle procedure di autorizzazione questo si traduce in maggiore efficienza, trasparenza e in più certezza del diritto, specialmente per le autorizzazioni per più Paesi; per i costruttori di veicoli e di altri prodotti di tecnica ferroviaria anche in una riduzione della complessità tecnica grazie alla presenza di meno specificità nazionali di cui tener conto.

### **4.4 Ripercussioni sulla società**

Non ci si attendono ripercussioni sulla società. La questione non è quindi stata esaminata in modo approfondito.

### **4.5 Ripercussioni sull'ambiente**

Non ci si attendono ripercussioni dirette sull'ambiente. Una ripercussione indiretta deriva dalla partecipazione della Svizzera agli sforzi dell'Unione per rafforzare attraverso il 4RP(TP) il ruolo delle ferrovie nell'abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal trasporto di passeggeri e di merci.

### **4.6 Altre ripercussioni**

La Commissione ha acconsentito all'approccio graduale alla sola condizione che la Svizzera s'impegni a una piena e tempestiva attuazione del 4RP(TP). La prima fase sinora attuata in Svizzera (cfr. 1.1.2) ha quindi lo status di una soluzione provvisoria destinata a durare solo se la Svizzera porterà avanti con decisione la seconda fase del 4RP(TP) fino alla sua piena attuazione. Con il presente progetto per l'adeguamento autonomo della normativa svizzera (cfr. 1.2) si prosegue la seconda fase di attuazione del pacchetto. Nei confronti dell'UE questo è un chiaro segnale della volontà della Svizzera di cooperare agli sforzi compiuti in relazione al 4RP(TP) per rafforzare il settore ferroviario.

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Il progetto concerne la Lferr che ha le sue basi costituzionali negli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale<sup>19</sup> (Cost). È prevista anche la modifica di una disposizione della LIE che ha la sua base costituzionale negli articoli 81, 87, 89 e 91 capoverso 1 Cost.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

L'ATT è l'anello di congiunzione giuridico tra lo spazio ferroviario svizzero e quello dell'Unione e si fonda sul principio dell'equivalenza della legislazione delle parti contraenti. La Svizzera si è impegnata politicamente a uniformare la propria legislazione nazionale al diritto comunitario di riferimento per il settore oggetto dell'ATT, menzionato all'allegato 1 dell'Accordo (art. 52 par. 6 ATT). L'obiettivo dell'Accordo è allineare nella maniera più completa possibile le normative vigenti che disciplinano questo settore in Svizzera e nell'UE.

Con l'introduzione dei cosiddetti pacchetti ferroviari, il mercato ferroviario interno dell'Unione è stato negli ultimi anni al centro di una riforma. La Svizzera ha finora recepito parti importanti dei primi tre pacchetti ferroviari destinati a promuovere l'armonizzazione tecnico-operativa in materia di interoperabilità e di sicurezza. Con l'adozione di importanti elementi del terzo pacchetto ha ottenuto la possibilità di partecipare (senza diritto di voto) al Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) della Commissione. Dal 2014 la Svizzera può in tal modo esprimere in prima persona la propria posizione nel più importante organo direttivo del settore ferroviario. Quest'opportunità di parola è molto importante e compensa lo svantaggio di non poter esercitare il diritto di voto in quanto Stato non membro.

Con la modifica dell'Oferr del 6 novembre 2019, la Svizzera ha recepito alcuni elementi tecnici essenziali del 4RP(TP)<sup>20</sup>. Questo le ha permesso di essere coinvolta nei nuovi processi centralizzati dell'ERA (cfr. anche n. 3.1) per procedure di autorizzazione importanti (messa in circolazione di veicoli, certificato di sicurezza).

La presente revisione della legge soddisfa i requisiti dell'ATT ed è compatibile con lo stesso. Attraverso la decisione del Comitato misto, gli atti giuridici pertinenti dell'UE potranno essere inseriti a tempo debito (al più tardi dopo l'adeguamento dell'ATT) nell'allegato 1 ATT, così da sancire l'equivalenza dei regolamenti nazionali vigenti con quelli dell'Unione.

### **5.3 Forma dell'atto**

Il progetto include esclusivamente modifiche alla Lferr e alla LIE.

### **5.4 Subordinazione al freno alle spese**

Il progetto non prevede nuove disposizioni in materia di sussidi (che comportano spese superiori a uno dei valori limite) né contiene nuovi crediti di impegno / limiti di spesa (che comportano spese superiori a uno dei valori limite).

### **5.5 Delega di competenze legislative**

Secondo l'articolo 48 capoverso 2 LOGA<sup>21</sup>, la delega di competenze legislativa a gruppi e uffici richiede una base legale esplicita. L'avamprogetto contiene una delega di competenze legislative diretta a un ufficio e una delega legislativa al Consiglio federale:

articolo 23f capoverso 3 Lferr: la lettera a sancisce l'integrazione delle modifiche alle STI nel diritto svizzero. Tali modifiche erano sinora oggetto dell'allegato 7 Oferr. La lettera b riguarda i punti aperti delle STI da completare con le prescrizioni nazionali, da un lato, e le necessarie deroghe alle STI, dall'altro.

L'articolo 97 capoverso 2 Lferr conferisce al Consiglio federale il potere di delegare in futuro all'UFT l'emanazione di disposizioni d'esecuzione. Finora tali disposizioni (DE-Oferr) venivano emanate dal DATEC. Il motivo per cui, a differenza della fattispecie di

<sup>19</sup> RS 101

<sup>20</sup> RU 2019 3571

<sup>21</sup> RS 172.010

cui all'articolo 23f capoverso 3 Lferr, non è prevista una delega diretta all'UFT, è il maggior margine d'azione per i trasporti non interoperabili, che rappresentano una parte sostanziale delle norme delle DE-Oferr. Qui la delega all'UFT è opportuna per ragioni di economia amministrativa ma non obbligatoria.

Le normative delle DE-Oferr concernenti l'interoperabilità, le STI, nonché quelle necessarie in aggiunta o in deroga alle STI sono tra loro strettamente connesse e richiedono un disciplinamento simultaneo e concertato. Sono norme di natura tecnica e devono restare nel quadro dell'ATT e delle disposizioni di Lferr e Oferr; per questo motivo, anche alla luce del margine d'azione estremamente ridotto, è prevista la (possibilità di) delega all'UFT.

## **5.6 Protezione dei dati**

Rispetto alla legislazione vigente, le modifiche previste alla Lferr non rappresentano una maggiore ingerenza nei diritti fondamentali delle persone fisiche.

Per adempiere i propri compiti di vigilanza, l'UFT avrà il diritto di ricevere le necessarie informazioni anche dai servizi responsabili della manutenzione dei veicoli (art. 14a). Le imprese ferroviarie non sono più obbligate a notificare immediatamente incidenti e quasi incidenti all'UFT bensì al Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) (art. 15). Alla segreteria del SISI è conferita la facoltà di cooperare all'inchiesta su incidenti e quasi incidenti all'estero e di scambiare le informazioni necessarie (art. 15a cpv. 3<sup>ter</sup>). All'UFT è data la possibilità di partecipare ai registri dei veicoli dell'UE (art. 17a cpv. 5). Si chiarisce che per adempiere i suoi compiti di vigilanza, l'UFT può scambiare i dati necessari con tutti i servizi interessati nella misura che ritiene necessaria (art. 17c cpv. 3, art. 23i cpv. 2 lett. f e art. 23l cpv. 2). Le norme corrispondono ai principi della protezione dei dati poiché sono proporzionate e non implicano il trattamento di dati personali particolarmente sensibili.

## Abbreviazioni

4RP(TP)	4° pacchetto ferroviario UE, pilastro tecnico
DE-Oferr	Disposizioni d'esecuzione dell'Oferr del 15 dicembre 1983 (RS 742.141.11)
UFT	Ufficio federale dei trasporti
Cost.	Costituzione federale (RS 101)
COTIF	Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999 (RS 0.742.403.12)
LPD	Legge federale del 19 giugno 1992 sulla protezione dei dati (RS 235.1)
Lferr	Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.141)
Oferr	Ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (RS 742.141.1)
LIE	Legge federale del 24 giugno 1902 concernente gli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole (RS 734.0)
ENE	(STI relative al sottosistema) energia
ERA	Agenzia ferroviaria europea
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
Commissione	Commissione europea
UE	Unione europea
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Comitato misto	Comitato misto dei trasporti terrestri
IOP	Interoperabilità
GI	Gestore dell'infrastruttura
ATT	Accordo del 21 giugno 1999 sui trasporti terrestri (RS 0.740.72)
OPBT	Ordinanza del 25 novembre 2015 sui prodotti elettrici a bassa tensione (RS 734.26)
PTNN	Prescrizioni tecniche nazionali notificate
ANS	Autorità nazionale preposta alla sicurezza
OTIF	Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia
LTV	Legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1)
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
Dir.	Direttiva



LOGA	Legge del 21 marzo 1997sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (RS 172.010)
OASF	Ordinanza del 4 novembre 2009sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (RS 742.141.2)
SISI	Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza
STI	Specifiche tecniche d'interoperabilità
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
OIET	Ordinanza del 17 dicembre 2014 concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (RS 742.161)

### **Allegati**

Legge sulle ferrovie (*avamprogetto*)

Legge federale concernente gli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole (*avamprogetto*)

Ordinanza sulle ferrovie (*avamprogetto*)

Commento agli articoli dell'Oferr

Ordinanza concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (*avamprogetto*)

Commento agli articoli dell'OIET