

Ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF)

del **xx. xxxxxxxx 2015**

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 4 capoversi 3–5 e 7a capoverso 2 della legge federale del 24 marzo 2000¹ concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF);

nonché gli articoli 12, 16 capoverso 2, 39 capoversi 1 e 1^{bis} e 40 della legge federale del 7 ottobre 1983² sulla protezione dell'ambiente (LPAmb),

ordina:

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 1 Campo di applicazione

¹ La presente ordinanza disciplina:

- a. i valori limite di emissione per i carri merci (art. 4 cpv. 3 LRFF);
- b. i provvedimenti complementari sulla strada ferrata e sulla via di propagazione del suono (art. 7a LRFF);
- c. la promozione degli investimenti e la ricerca del settore pubblico (art. 10a LRFF).

Art. 2 Impianti ferroviari fissi

La presente ordinanza si applica agli impianti ferroviari fissi esistenti approvati con decisione passata in giudicato entro il 1° gennaio 1985.

Art. 3 Rapporto con l'ordinanza contro l'inquinamento fonico

¹ Salvo disposizioni diverse della presente ordinanza, è applicabile l'ordinanza del 15 dicembre 1986³ contro l'inquinamento fonico (OIF).

² Le modifiche dell'esercizio e dell'infrastruttura di impianti ferroviari fissi che non comportano il superamento delle immissioni ammissibili non sono considerate modifiche essenziali ai sensi dell'articolo 8 capoversi 2 e 3 OIF.

Art. 4 Vigilanza sul rumore ferroviario

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) svolge rilevamenti sull'evoluzione del rumore ferroviario e comunica periodicamente i risultati.

Art. 5 Informazione e pubbliche relazioni

¹ L'UFT cura l'informazione e le pubbliche relazioni riguardo al risanamento fonico delle ferrovie.

² Di concerto con l'UFT le ferrovie provvedono all'informazione e alle pubbliche relazioni riguardo ai singoli progetti.

Art. 6 Rincaro

L'UFT fissa d'intesa con l'Amministrazione federale delle finanze l'indice di rincaro applicato al credito d'impegno.

Sezione 2: Catasto delle emissioni

Art. 7

¹ L'UFT tiene un catasto delle emissioni al fine di controllare le immissioni ammissibili.

² Per ciascun segmento di tratta della rete ferroviaria il catasto delle emissioni indica:

- a. il livello di valutazione L_{r,e}, utilizzato per fissare le immissioni ammissibili;
- b. le emissioni effettive.

³ I possessori degli impianti determinano periodicamente le emissioni effettive e le comunicano all'UFT.

⁴ Al momento di progettare provvedimenti complementari, i possessori degli impianti tengono conto dell'evoluzione delle emissioni prevista sino al 2025.

⁵ Il catasto delle emissioni è pubblico.

¹ RS 742.144

² RS 814.01

³ RS 814.41

Sezione 3: Valore limite di emissione per i carri merci

Art. 8

¹ I carri merci circolanti sulla rete ferroviaria svizzera a scartamento normale devono rispettare il valore limite di emissione sonora in transito secondo il regolamento (UE) n. 1304/2014⁴. Se nei carri merci i freni in ghisa vengono sostituiti con freni in materiale sintetico, si può presupporre senza ulteriori esami che tale requisito sia soddisfatto.

² Il valore limite di emissione di cui al capoverso 1 non si applica ai veicoli speciali con chilometraggio limitato e ai veicoli storici.

³ Le infrazioni al capoverso 1 sono punibili con una multa conformemente all'articolo 61 capoverso 1 lettera a LPAmb⁵.

Sezione 4: Provvedimenti complementari

Art. 9 Proporzionalità

La proporzionalità dei provvedimenti complementari risulta dai costi di questi ultimi e dai benefici per la popolazione interessata. Di norma vanno considerati i valori indicativi di cui all'allegato 1.

Art. 10 Priorità

¹ La priorità dei provvedimenti complementari risulta innanzitutto dall'entità del superamento dei valori limite d'immissione e dal numero di persone interessate.

² L'UFT stabilisce, per ciascuna tratta, la priorità della progettazione dei provvedimenti complementari dopo aver sentito l'UFAM e i gestori degli impianti.

Art. 11 Sorveglianza della rugosità della superficie dei binari e molatura acustica

¹ L'UFT fa sorvegliare la rugosità della superficie dei binari. Può indennizzare le prestazioni relative alla sorveglianza con contributi forfettari.

² Se i valori limite d'esposizione determinanti sono superati in aree a forte densità insediativa, la rugosità media della superficie dei binari deve essere garantita a partire dal 1° gennaio 2020.

³ L'UFT può fissare requisiti più rigidi in materia di rugosità della superficie dei binari.

Art. 12 Contributi

¹ Sono computabili i costi di progettazione e di realizzazione dei provvedimenti complementari autorizzati dall'UFT nel quadro dell'approvazione dei piani.

² I costi di manutenzione e rinnovo delle parti risanate degli impianti sono a carico del possessore dell'impianto.

³ La domanda di approvazione dei piani del possessore dell'infrastruttura ferroviaria vale come domanda di contributo ai sensi dell'articolo 11 capoverso 1 della legge del 5 ottobre 1990⁶ sui sussidi. L'approvazione dei piani passata in giudicato vale come assegnazione del contributo. L'ammontare del contributo è stabilito in base al progetto definitivo.

⁴ L'UFT può fissare contributi forfettari.

Sezione 5: Promozione degli investimenti e ricerca del settore pubblico

Art. 13 Promozione degli investimenti

¹ Su domanda la Confederazione può concedere aiuti finanziari per l'acquisto e per l'esercizio di carri merci particolarmente silenziosi.

² Gli aiuti finanziari sono concessi in particolare se è dimostrato che:

- a. il valore di emissione risulterà di almeno 4 dB(A) inferiore a quello limite di cui all'articolo 8;
- b. una quota importante del chilometraggio dei carri merci è effettuata in Svizzera;
- c. i costi d'investimento per ogni carrello non superano il 200 per cento di quelli per un carrello convenzionale.

³ L'ammontare degli aiuti finanziari è definito in funzione della riduzione del rumore e del contributo all'innovazione nel traffico merci su rotaia.

⁴ L'UFAM decide in merito alle domande dopo aver sentito l'UFT.

Art. 14 Ricerca del settore pubblico

¹ La Confederazione può sostenere o commissionare progetti di ricerca e sviluppo di provvedimenti volti a limitare le emissioni in fase di sviluppo, sperimentazione, adattamento o omologazione.

⁴ Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Materiale rotabile — rumore, che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE

⁵ RS 814.01

⁶ RS 616.1

² L'UFAM decide in merito alle domande dopo aver sentito l'UFT.

Sezione 6: Disposizioni finali

Art. 15 Disposizioni transitorie

Per le misure di risanamento fonico approvate in prima istanza entro l'entrata in vigore della presente ordinanza si applica l'ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF) nelle versioni del 14 novembre 2001⁷ e del 2 febbraio 2005⁸.

Art. 16 Entrata in vigore e validità

¹ La presente ordinanza entra in vigore, fatto salvo l'articolo 8, il 1° gennaio 2016 con effetto sino al 31 dicembre 2028.

² L'articolo 8 entra in vigore il 1° gennaio 2020.

xx. xxxxxx xxxx

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, **Simonetta Sommaruga**

La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

⁷ RU 2001 2990

⁸ RU 2005 1053

Proporzionalità dei provvedimenti complementari

1 Principio

¹ Il risanamento fonico della rete ferroviaria esistente può essere integrato da una combinazione di diversi provvedimenti. La sostenibilità finanziaria di un insieme di misure può variare fortemente a seconda delle condizioni locali. È necessario tenere conto di tale elemento al momento di valutare la proporzionalità.

² La sostenibilità finanziaria delle misure di protezione fonica complementari è valutata secondo principi uniformi su tutta la rete.

2 Costi e benefici

2.1 Formula

La proporzionalità di una misura o di una combinazione di misure è valutata secondo il rapporto tra i costi annui di tali misure e la loro efficacia per la popolazione interessata dal superamento dei valori limite d'immissione.

2.2 Costi annui

Per ottenere costi annui confrontabili, occorre tenere conto della durata di utilizzazione prevista (ammortamenti), di costi finanziari (interessi) ripartiti in modo omogeneo su tutta la durata del risanamento nonché degli eventuali costi di manutenzione. Il possessore dell'impianto presenta le ipotesi relative ai costi nella propria domanda di approvazione dei piani.

2.3 Determinazione dei benefici

¹ I benefici di una misura di protezione fonica complementare corrispondono alla differenza non ponderata dell'esposizione al rumore con e senza tale misura, moltiplicata per il numero di persone interessate.

² Per determinare i benefici si considerano unicamente gli edifici esistenti esposti a un superamento dei valori limite nonché le particelle urbanizzate prima del 1° gennaio 1985. I benefici sono stabiliti per piano.

³ La determinazione dei locali destinati a un uso sensibile al rumore avviene in linea di massima sul posto.

⁴ La determinazione del numero di persone incluse nel calcolo avviene di regola sul posto in funzione dell'uso a cui sono destinati i locali sensibili al rumore:

- a. abitazione: si applica su tutta la rete un tasso unitario globale pari a 3 persone per unità abitativa (appartamento, casa unifamiliare);
- b. altri impieghi: per i locali aziendali che non sono esposti a un livello di rumore considerevole, uffici, ristoranti, scuole, edifici pubblici ecc. si applica, per periodo di utilizzazione (giorno e/o notte), la media attuale delle persone che, di norma, occupano i locali in permanenza (collaboratori, studenti ecc., esclusi tuttavia gli invitati o i visitatori). Per le camere d'albergo, ci si basa sul tasso d'occupazione usuale;
- c. zone edificabili non costruite, urbanizzate prima del 1° gennaio 1985: nella misura in cui non vi siano piani concreti per queste zone, deve essere valutato il numero di persone potenzialmente esposte al rumore in base al piano di utilizzazione e al piano di zona. Per le abitazioni, si presume un valore pari a una persona per ogni 30 m² di superficie lorda per piano.

2.4 Valori indicativi per una sostenibilità finanziaria sufficiente

¹ I mezzi a disposizione per provvedimenti complementari o combinazioni di provvedimenti permettono di definire i valori indicativi seguenti per la determinazione di una redditività sufficiente sulla base dei costi d'investimento:

- a. costi d'investimento per persona tutelata: 12 000 franchi (stato ottobre 1998);
- b. costi d'investimento per $\sum (\Delta dB(A) \times \text{persone})$: 3000 franchi (stato ottobre 1998).

² Per i ponti in acciaio si deve tenere conto in misura particolare della percezione a distanza e dell'effetto di disturbo del rimbombo del ponte.

