



Commento agli articoli dell'ordinanza sulle ferrovie

Stato: 17. dicembre 2021

Art. 5b

Capoverso 3: il termine per il rilascio e il rinnovo corrisponde a quello per l'autorizzazione di sicurezza (art. 5a cpv. 3) e a quanto prescritto dall'articolo 10 paragrafo 4 della direttiva (UE) 2016/798.

Art. 5b^{bis}

Capoverso 2: le domande devono essere presentate all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) solo se anche nel Paese confinante i trasporti oggetto della domanda rientrano nel suo ambito di competenza.

Art. 5l

Poiché i requisiti per l'attestato di sicurezza si applicano a prescindere dal fatto che il progetto richieda o no un'autorizzazione di esercizio, le disposizioni in materia sono state spostate all'inizio della sezione 3.

L'attestato di sicurezza comprende anche i rapporti di perizia e le dichiarazioni occorrenti per confermare che la realizzazione è conforme alle prescrizioni e alle decisioni. Le disposizioni valgono sia per il settore interoperabile, a meno che non sia soggetto a disposizioni apposite (cfr. art. 15i per veicoli interoperabili), sia per quello non interoperabile.

Nella fattispecie della decisione dell'UFT rientrano le decisioni di approvazione dei piani o le decisioni intermedie concernenti le autorizzazioni dei veicoli.

Capoverso 3: corrisponde per analogia all'attuale articolo 8a capoverso 4.

Art. 5m

Aggiorna l'attuale articolo 8c. Un rapporto sulla sicurezza sarà necessario per ogni modifica del sistema ferroviario. Tuttavia, la nuova autorizzazione di un veicolo di cui ve ne sono già in esercizio dello stesso tipo e alle medesime condizioni non determina una tale modifica, a meno che non si generi un accumulo di effetti retroattivi (ad es. picchi di corrente dovuti al recupero di energia, stabilità della rete compromessa dall'impiego di veicoli a gruppo mono-trifase, usura ondulatoria nel sistema ruota-rotaiata causata dall'applicazione di diversi piani di lubrificazione del bordino). La prima autorizzazione di un veicolo nuovo e innovativo, invece, può determinare una modifica anche rilevante del sistema ferroviario. L'organismo di valutazione del rischio valuta, nel rapporto di valutazione sulla sicurezza, sia la valutazione dei rischi sia la prova dell'adempimento di tutti i necessari requisiti di sicurezza, documentate dal proponente (cfr. allegato I paragrafi 5.2 e 5.3 del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013).

I proponenti sono identificati dall'articolo 3 paragrafo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013. Ve ne possono essere anche al di fuori della procedura di autorizzazione e, quindi, senza che vi sia un richiedente.

Capoverso 2: corrisponde all'attuale articolo 8b capoverso 2.

Art. 8

Capoverso 1bis: una modifica può essere rilevante non solo sotto il profilo della sicurezza; quella di un veicolo può esserlo anche nell'ottica della protezione ambientale o della limitazione della mobilità.

Art. 10a

La disposizione garantisce che in presenza di rischi per la sicurezza i responsabili di cui all'articolo 10 possano adottare le misure del caso, obbligandoli al reciproco scambio d'informazioni. Se ad esempio un caricatore constata che un carro presenta criticità sotto il profilo della sicurezza, deve informarne l'impresa di trasporto ferroviario (ITF) interessata (e se del caso il detentore).

Art. 10b

L'obbligo di cui all'articolo 10b concerne essenzialmente le ITF; i gestori dell'infrastruttura (GI) ne sono interessati solo se gestiscono veicoli (art. 5a cpv. 1^{bis}). I gestori di tratte non interoperabili sono liberi di decidere quante informazioni intendono mettere a disposizione nel registro dell'infrastruttura.

Art. 12

Capoverso 5: concerne segnatamente l'esercizio delle ferrovie piuttosto che quello di impianti tecnici quali ad esempio per l'approvvigionamento energetico.

Art. 15a

Capoverso 1: nel concetto di costruzione ed esercizio rientrano le realizzazioni ex novo, le modifiche, i rinnovi come pure le sostituzioni nell'ambito di lavori di manutenzione di impianti ferroviari e di veicoli nonché di loro parti costitutive.

Capoverso 2 (invariato): sotto il profilo sostanziale per la rete interoperabile principale e quella complementare si applicano fundamentalmente gli stessi requisiti. Tranne che per le STI ENE numero 4.2.x,

Art. 15b

Capoverso 2: l'UFT può stabilire quali STI si intendono per disposizioni tecniche di esecuzione.

Art. 15e^{bis}

Corrisponde all'attuale articolo 15j capoverso 1; è stato spostato nella sezione *Disposizioni generali* in quanto applicabile anche senza autorizzazione d'esercizio.

Art. 15e^{ter}

Corrisponde all'attuale articolo 15k per quanto riguarda i componenti di interoperabilità.

Art. 15h

Lo scopo è esaminare e approvare genericamente i requisiti in maniera per quanto possibile esaustiva affinché non si rendano più necessari esami aggiuntivi del caso specifico.

Art. 15i

È una disposizione speciale rispetto all'articolo 5/ relativa all'attestato di sicurezza per i veicoli interoperabili.

Art. 15i^{bis}

Concretizza l'articolo 6 capoverso 3 per quanto concerne l'infrastruttura interoperabile.

Il capoverso 2 (attuale art. 15m cpv. 2) può essere abrogato poiché nulla aggiunge rispetto al capoverso 1.

Art. 15i^{ter}

Corrisponde all'attuale articolo 15n capoverso 2 lettera b.

Art. 15j

Corrisponde per lo più all'attuale articolo 15h. L'espressione «impresa ferroviaria» è stata sostituita con «richiedente» poiché anche altre imprese possono presentare una domanda.

Art. 15k

Corrisponde all'attuale articolo 15j capoverso 2.

Art. 15k^{bis}

Corrisponde all'attuale articolo 15k per quanto concerne i sottosistemi di natura strutturale.

Capoverso 2: si applica in Svizzera salvo prescrizioni tecniche nazionali notificate (PTNN) divergenti.

Art. 15n

Corrisponde all'attuale articolo 15n capoverso 2 lettera a, integrato con spiegazioni relative alle PTNN.

Art. 15o

Capoverso 1: per i veicoli destinati all'impiego non solo in Svizzera ma anche in un Paese confinante non sussiste libertà di scelta e l'autorizzazione (nella direttiva (UE) 2016/797 denominata «autorizzazione d'immissione del veicolo sul mercato») deve essere rilasciata dall'ERA. La tutela giuridica è retta dalle pertinenti disposizioni del diritto europeo.

Per i veicoli interoperabili destinati a circolare nella sola Svizzera, invece, vi è libertà di scelta e l'autorizzazione può essere rilasciata dall'ERA o dall'UFT. Non sono oggetto di questo capitolo i veicoli non interoperabili, per i quali l'UFT rilascia l'autorizzazione d'esercizio.

Capoverso 2: corrisponde all'attuale articolo 15o capoverso 1. L'ERA rilascia le autorizzazioni per tutti gli Stati membri. Per autorizzazioni di autorità estere si intendono quelle rilasciate in Stati non UE.

Capoverso 3: l'UFT valuta il rispetto delle PTNN all'attenzione dell'ERA che, sulla base di questa valutazione, rilascia l'autorizzazione (anche) per la Svizzera. L'autorizzazione di esercizio è valida in Svizzera per tutte le tratte a scartamento normale (compresi i binari con tre rotaie e le tratte a cremagliera) sulle quali sono rispettate le condizioni per l'accesso alla rete.

Capoverso 4: la disposizione è applicabile, da un lato, quando la Svizzera è chiamata a valutare all'attenzione dell'ERA PTNN che corrispondono a quelle di un Paese confinante e, dall'altro, per le autorizzazioni destinate alla sola Svizzera in merito alle quali quest'ultima deve valutare anche il rispetto delle STI.

Art. 15q

Corrisponde all'articolo 34 paragrafo 2 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/545.

Art. 15q^{bis}

Serve a stabilire l'equivalenza con l'articolo 26 paragrafo 1 della direttiva (UE) 2016/797.