



Data

Commenti relativi alle modifiche Oferr, risanamento dei passaggi a livello

N. registrazione/dossier: BAV-011-00002/00001/00004/00003

Art. 4 e art. 6

In questi articoli sono apportate solamente modifiche redazionali.

Art. 37c

Cpv. 3 lett. a: la disposizione limita la protezione dei pedoni, per la cui tutela il capoverso 2 prevede che in linea di principio i marciapiedi siano dotati di barriere. La deroga secondo il capoverso 3 lettera a trova quindi solo un'applicazione restrittiva, vale a dire quando il traffico pedonale è esiguo.

La disposizione di cui all'articolo 37c capoverso 3 lettera a seconda frase va abrogata in quanto ad oggi non è mai stata applicata. Inoltre, resta possibile la realizzazione di una soluzione secondo le condizioni di cui all'articolo 5 capoverso 2.

Cpv. 3 lett. d: sul piano sistematico questa disposizione sostituisce l'attuale capoverso 5. I movimenti di manovra possono essere effettuati secondo le disposizioni dell'esercizio ferroviario oppure secondo quelle dell'esercizio delle tranvie. L'eliminazione delle parole «utilizzati esclusivamente per i movimenti di manovra o» mostra chiaramente che questo capoverso trova corretta applicazione per i movimenti di manovra solo se questi avvengono nell'ambito dell'esercizio delle tranvie.

Cpv. 3 lett. e.: in caso di passaggi a livello utilizzati esclusivamente per movimenti di manovra, la sicurezza non impone che essi siano identificati da segnali fintantoché il traffico stradale è gestito da personale d'esercizio. Secondo la R 300.4 numero 2.7.2 delle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT), il traffico deve essere regolato con bandiera o luce rossa. La disposizione vale per i segnali posti nelle immediate vicinanze dei passaggi a livello e non consente quindi di eliminare eventuali segnali avanzati necessari.





N. registrazione/dossier: BAV-011-00002/00001/00004/00003

Art. 37f Messa in conformità di passaggi a livello esistenti

L'unica modifica di questo articolo concerne il rinvio all'obbligo di sostituzione di cui all'articolo 7 della legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri.

Dal punto di vista sistematico, la scadenza data per il risanamento dei passaggi a livello è oggetto di una disposizione transitoria e per tale ragione è disciplinata dal nuovo articolo 83f.

Art. 83f Risanamento di passaggi a livello esistenti

L'eventualità che non tutte le imprese ferroviarie saranno in grado di adeguare i passaggi a livello alle disposizioni dell'Oferr entro la fine del 2014 è sempre più probabile.

Non aggiornando la normativa attuale, le imprese ferroviarie ritardatarie dovrebbero conformarsi alle disposizioni transitando a velocità ridotta o con corsa a vista oppure presentare una domanda di deroga alle disposizioni dell'articolo 5 capoverso 2 Oferr. La presentazione e la verifica di tali domande comporterebbe oneri notevoli per le imprese ferroviarie e per l'UFT. Appare invece più opportuno continuare a far confluire le risorse nella pianificazione e nell'approvazione del risanamento dei passaggi a livello.

L'articolo 83f Oferr deve quindi essere formulato in modo tale da vincolare le imprese ferroviarie a presentare, entro la fine del 2014, una domanda completa di approvazione dei piani o di licenza di costruzione per tutti i passaggi a livello da risanare (cpv. 1).

La scadenza per la presentazione delle domande di abrogazione o adeguamento fissata al 31 dicembre 2014 appare adeguata in quanto la modifica dell'ordinanza dovrebbe entrare in vigore il 1° dicembre 2014. Il diritto vigente prevede infatti l'adeguamento dei passaggi a livello alla normativa in vigore entro il 31 dicembre 2014 e non si limita a richiedere la presentazione della domanda. La disposizione rappresenta dunque esclusivamente un vantaggio per le imprese interessate.

Se un'impresa ferroviaria si vede impossibilitata a presentare una domanda di risanamento prima della fine del 2014 (in quanto il risanamento è di norma legato a un progetto di terzi), in virtù dell'articolo 5 capoverso 2 lettera b Oferr essa può presentare entro il medesimo termine una domanda di deroga temporanea alle disposizioni dell'articolo 37c. Tale domanda deve innanzitutto mostrare che la deroga non comporta un rischio inaccettabile. Ciò significa in particolare che i tempi di visibilità non devono essere inferiori ai tempi di visibilità minimi stabiliti dalla legge. Se i tempi di visibilità sono insufficienti, la domanda deve prevedere misure adeguate a ottenere un rischio accettabile durante il periodo transitorio (p. es. riduzione della velocità). Se i tempi di visibilità sono già accettabili, non è neces-



N. registrazione/dossier: BAV-011-00002/00001/00004/00003

sario prevedere misure supplementari durante il periodo transitorio. La domanda di deroga temporanea all'articolo 37c capoverso 1 Oferr deve spiegare che sarebbe sproporzionato presentare un progetto di risanamento prima della fine del 2014 e realizzarlo entro un anno dall'approvazione dei piani. Un risanamento entro la scadenza data sarebbe sproporzionato soprattutto se, ad esempio, il passaggio a livello in questione fosse utilizzato solamente per qualche anno dopo i lavori (vale a dire una minima parte della sua normale durata), in quanto già ora si può presumere che il passaggio a livello sarà nuovamente trasformato, eliminato o sostituito da un sovrappasso o da un sottopasso nell'ambito di un progetto di terzi (p. es. un progetto stradale o edile). Se, in caso di approvazione della domanda di deroga, il suddetto progetto di terzi non è presentato all'autorità competente entro il termine accordato dall'UFT, l'impresa ferroviaria dovrà presentare immediatamente un progetto di risanamento per il passaggio a livello in questione .

L'autorità preposta all'approvazione dei piani è in linea di principio l'UFT. Tuttavia, le scadenze menzionate vanno rispettate anche se il risanamento avviene nell'ambito di un progetto gestito da terzi in cui il passaggio a livello è solo un impianto accessorio (art. 18m Lferr). La reattiva domanda di risanamento del passaggio a livello dovrà dunque essere presentata entro la fine del 2014 all'UFT o all'autorità competente per la licenza di costruzione secondo il diritto cantonale.

Il richiedente non può decidere quanto tempo intercorre tra la presentazione della domanda di risanamento di un passaggio a livello e l'effettivo passaggio in giudicato della decisione di approvazione dei piani. Per tale ragione il disegno si limita a vincolare l'impresa ferroviaria a presentare la domanda entro la scadenza e a realizzare il progetto entro un anno dal passaggio in giudicato della decisione (cpv. 2).

Sulla base delle disposizioni di cui all'articolo 179 Lferr e all'articolo 5 capoverso 2 Oferr, fino al completo risanamento dei loro passaggi a livello le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di verificare l'eventuale necessità di misure (transitorie) a garanzia della sicurezza. Se fino al momento del risanamento intende avvalersi di una deroga alle disposizioni, l'impresa dovrà presentare una domanda in tal senso secondo l'articolo 5 capoverso 2 Oferr. L'UFT dovrà decidere in merito a tale domanda.

Se l'UFT dovesse formulare una decisione per ogni passaggio a livello da risanare non gestito in modo completamente conforme alle disposizioni durante il periodo transitorio, i ritardi sarebbero notevoli e non riguarderebbero solo la realizzazione delle misure transitorie, ma anche la procedura di approvazione dei piani per il risanamento dei passaggi a livello.

Per tale ragione l'articolo 83f capoverso 4 Oferr istituisce una disposizione speciale rispetto all'articolo 5 capoverso 2. Sul piano materiale tale disposizione corrisponde all'articolo 5 capoverso 2 lettera b Oferr, dal momento che la visibilità insufficiente rappresenta un rischio inaccettabile. Le imprese devono attenersi ai principi generali del diritto svizzero in campo ferroviario. Sul piano formale, in deroga all'articolo 5 capoverso 2 Oferr, alle imprese ferroviarie è consentito adottare le misure ritenute neces-



N. registrazione/dossier: BAV-011-00002/00001/00004/00003

sarie senza dover presentare una domanda e attendere la relativa autorizzazione. Esse non necessitano quindi di un'autorizzazione preventiva dell'UFT.

Naturalmente le imprese ferroviarie possono decidere liberamente, se lo ritengono necessario, di presentare una domanda ai sensi dell'articolo 5 capoverso 2, al fine di avere la certezza giuridica che le misure pianificate siano ritenute sufficienti anche dall'UFT.

L'articolo 83f capoverso 4 Oferr non esenta invece dall'obbligo di una procedura di approvazione dei piani, se la misura di risanamento prevista dovesse richiedere un'approvazione dei piani.

In caso di controversia concernente le misure transitorie si applica l'articolo 40 Lferr.

Allegato all'articolo 1a OPAPIF

Lettera y: secondo la prassi attuale, la posa (o la sostituzione) regolare di croci di Sant'Andrea o del segnale «Tram» nelle immediate vicinanze dei passaggi a livello è già consentita senza procedura d'approvazione dei piani. Questo punto dell'allegato va dunque adeguato alla pratica amministrativa.

La disposizione non vale per i segnali avanzati, in quanto questi non vengono posati nelle immediate vicinanze dei passaggi a livello, bensì a una determinata distanza da essi.