



Ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF)

Rapporto esplicativo

N. registrazione/dossier: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

1. Introduzione

Il 1° marzo 2014 è entrata in vigore la revisione della legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (RS 742.144). La revisione ha portato le seguenti novità:

- l'introduzione, dal 2020, di valori limite di emissione per i carri merci già in servizio in Svizzera, il che vieta di fatto l'impiego di carri con ceppi frenanti in ghisa, particolarmente rumorosi. I valori limite di emissione completano il buono insonorizzazione e, con ciò, il sistema d'incentivazione economica già introdotto nel 2000 per adeguare il materiale rotabile in dotazione;
- la promozione di provvedimenti di ultima generazione per contenere il rumore sulla strada ferrata o della molatura acustica delle rotaie. A tale fine sono previsti 76 milioni di franchi (base dei prezzi per il credito: ottobre 1998);
- la possibilità per la Confederazione di concedere contributi agli investimenti in materiale rotabile particolarmente silenzioso e promuovere la sperimentazione e l'omologazione di prodotti a bassa rumorosità. A tale scopo si possono destinare 30 milioni di franchi (base dei prezzi ottobre 1998);
- il proposito di sanare i casi di rigore determinati dalla rigida applicazione della normativa previgente, provvedendo per esempio alla posa di singoli pannelli fonoassorbenti per porre rimedio a fastidiose discontinuità o effettuando il risanamento dei ponti in acciaio. A tale fine sono previsti complessivamente 51 milioni di franchi (base dei prezzi ottobre 1998).

Con la revisione totale dell'ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF; RS 742.144.1) il Consiglio federale emana le necessarie disposizioni d'esecuzione relative alle summenzionate misure aggiuntive per la riduzione del rumore ferroviario.

Le disposizioni concernenti i provvedimenti approvati in prima istanza prima della fine del 2015 ma che devono ancora essere conclusi (decisioni di sussidio) restano applicabili a titolo transitorio (cfr. art. 15).



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

2. Spiegazioni delle singole disposizioni

Articolo 1 Oggetto e campo d'applicazione

La revisione totale dell'ORFF disciplina le misure da adottare una volta concluso il risanamento fonico ordinario, vale a dire

- i valori limite di emissione (lett. a);
- i provvedimenti complementari sulla strada ferrata e sulla via di propagazione del suono per gli impianti ferroviari approvati prima del 1° gennaio 1985 (lett. b).
Gli impianti ferroviari approvati *dopo* l'entrata in vigore della legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01) il 1° gennaio 1985 («impianti disciplinati dal nuovo diritto») devono già soddisfare le esigenze specifiche in materia di riduzione del rumore e non sottostanno pertanto all'obbligo di risanamento (previgente art. 2 cpv. 2). I *provvedimenti complementari* ai sensi del nuovo articolo 7a della legge possono tuttavia rivelarsi utili anche per gli impianti risanati prima dell'entrata in vigore della LRFF sulla base delle disposizioni della LPAmb e dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41). La distinzione sinora operata secondo l'articolo 2 capoversi 1 e 2 è pertanto obsoleta;
- la promozione degli investimenti e la ricerca del settore pubblico (lett. c).

Per quanto concerne le misure da realizzare entro la fine del 2015, le disposizioni transitorie rinviano al diritto previgente (cfr. di seguito art. 15).

Articolo 2 Rapporto con l'ordinanza sull'inquinamento fonico

Il risanamento fonico delle ferrovie ha definito le immissioni foniche ammissibili e dunque lo stato legale ai sensi dell'articolo 37a capoverso 1 OIF. Conformemente all'attuale articolo 4 capoverso 2 ORFF, le modifiche dell'esercizio o dell'infrastruttura considerate nel piano delle emissioni (cfr. allegato 2 ORFF) non sono ritenute modificazioni sostanziali ai sensi dell'articolo 8 capoversi 2 e 3 OIF.

Secondo la giurisprudenza, è la portata delle emissioni causate dalla modificazione a definire se quest'ultima sia o meno sostanziale ai sensi dell'articolo 8 capoversi 2 e 3 OIF: le emissioni già considerate nel piano delle emissioni 2015 e che pertanto non superano il livello di valutazione Lr,e non sono considerate modificazioni sostanziali. Resta quindi possibile modificare l'esercizio (ad es. per quanto concerne il volume di traffico o la velocità di marcia) o l'infrastruttura (ad es. mediante la posa di scambi o di giunti isolanti), purché il livello di valutazione Lr,e del piano di emissioni 2015 non venga superato. A tale proposito, il Tribunale amministrativo federale (TAF) ha commentato che il piano delle emissioni stabilisce il margine di manovra in materia di esercizio e infrastruttura: i gestori degli impianti beneficiano di un contingente di rumore che non possono superare ma che nel contempo possono sfruttare appieno (sentenza del TAF A-3040/2013, E. 8.2).

Con le disposizioni attuali relative al risanamento fonico dei Comuni secondo il diritto attuale, l'UFT ha definito le immissioni di rumore ammissibili ai sensi dell'articolo 37a OIF, vale a dire che ha



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

stabilito lo stato legale per quanto concerne i livelli acustici di valutazione Lr,e del piano delle emissioni 2015. La nuova formulazione dell'articolo 3 capoverso 2 ORFF traspone la giurisprudenza nel diritto e assicura la certezza di quest'ultimo.

Articolo 3 Catasto delle emissioni

Capoverso 1

Il piano delle emissioni 2015 definito dal Consiglio federale conformemente all'articolo 6 LRFF ai fini del risanamento fonico ordinario ha svolto diverse funzioni¹:

- ha costituito in primo luogo la base del dimensionamento delle misure edili (pannelli fonoassorbenti), permettendo un'esecuzione omogenea su tutta la rete. Ha altresì permesso di esentare alcuni segmenti di tratta dall'obbligo di risanamento;
- è servito da base di valutazione, dal punto di vista della normativa sul risanamento fonico, degli ampliamenti infrastrutturali e/o delle modificazioni dell'esercizio che non erano ancora state considerate al momento dell'emanazione del piano;
- terzi hanno potuto impiegarlo per redigere attestati fonici nell'ambito della procedura d'approvazione dei piani comunale o cantonale.

Alla fine del 2015, il piano delle emissioni avrà raggiunto i propri obiettivi; le relative procedure di approvazione dei piani saranno concluse e lo stato legale sarà stabilito in modo vincolante su tutta la rete conformemente all'articolo 37a ORFF. Da quel momento il piano delle emissioni 2015 avrà esaurito la propria funzione di orizzonte di previsione e strumento di pianificazione.

Come era già il caso prima del 2000, dopo il 2015 non vi sarà più una previsione delle emissioni emanata dal Consiglio federale e vincolante per tutta la rete; i gestori dell'infrastruttura dovranno stabilire previsioni sul rumore ai sensi dell'articolo 25 capoverso 1 LPAmb e dell'articolo 36 segg. ORFF nel quadro dei progetti e delle procedure d'approvazione dei piani (ad es. SIF/PROSSIF)².

Al fine di disporre di termini di confronto vincolanti per le conseguenze a livello di normativa sulla riduzione del rumore e per evitare confusioni con il concetto di «piano delle emissioni 2015», i livelli di valutazione di quest'ultimo sono trasferiti a un nuovo strumento, il **catasto delle emissioni**.

Capoverso 2 lettera a

Come già menzionato, i livelli acustici di valutazione (Lr,e) del piano delle emissioni 2015 costituiscono la base per il catasto delle emissioni.

L'approvazione di nuovi livelli acustici di valutazione con decisione passata in giudicato nel quadro delle procedure di approvazione dei piani (progetti di risanamento conformemente alla nuova ORFF; incremento del numero dei treni, aumento della velocità, altri veicoli, sistemi di frenatura, carrelli ecc.) dà luogo a previsioni delle emissioni vincolanti in funzione delle quali l'UFT adegua il catasto delle emissioni. Questo catasto sarà pertanto dinamico e si distinguerà dal piano delle emissioni 2015 (cfr. sentenza del TAF A-1836/2006, E. 7.2).

¹ UFT, Commento sul piano delle emissioni, n. 2, stato 2014.

² Cfr. SIF/PROSSIF 2025: aumento della capacità, aumento delle prestazioni, accelerazioni, intensificazione nella successione dei treni ecc.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Indipendentemente dal catasto delle emissioni, ma in funzione degli adeguamenti delle stesse, l'approvazione dei piani determina anche l'adattamento delle immissioni foniche consentite ai sensi dell'articolo 37a OIF e l'aggiornamento del catasto dei rumori (cfr. indicatore 126, all. 1 dell'ordinanza sulla geoinformazione, OGI; RS 510.620).

Capoverso 2 lettera b e capoverso 3

Secondo tali disposizioni, il catasto delle emissioni include anche le emissioni dell'esercizio *effettivo* su ciascun tronco. Il rilevamento periodico retrospettivo delle emissioni dell'esercizio effettivo è di competenza dei gestori dell'infrastruttura, che devono poi trasmetterlo all'UFT (cfr. art. 46 LPAmb). Questo rapporto va redatto almeno ogni cinque anni e per alcune tratte specifiche può, secondo necessità, essere richiesto anche a intervalli più brevi.

Le eventuali differenze tra le Lr,e e le emissioni dell'esercizio effettivo possono indicare che il livello di immissioni consentite è stato superato. Se del caso, è necessario valutare o ordinare provvedimenti complementari (cfr. art. 37a cpv. 2 OIF).

Capoverso 4

L'UFT aggiorna il catasto delle emissioni e lo pubblica su Internet indicando in quale momento e nel quadro di quale procedura hanno avuto luogo gli adeguamenti.

Le autorità comunali e cantonali, così come terzi (committenti), possono così informarsi sulle emissioni determinanti (legali) per tutti i segmenti di tratta. I dati relativi alle emissioni degli impianti ferroviari possono pertanto essere utilizzati anche per la determinazione di zone edificabili, la classificazione o riclassificazione delle zone e la progettazione e l'approvazione di nuove costruzioni e ristrutturazioni di terzi lungo la linea ferroviaria.

Contrariamente al piano delle emissioni 2015, le previsioni delle emissioni dei gestori dell'infrastruttura (ad es. SIF, PROSSIF 2025) non si fonderanno su ipotesi emanate dal Consiglio federale riguardo al volume e alla composizione del traffico sull'intera rete (cfr. previgente art. 17 cpv. 3 ORFF). I gestori dell'infrastruttura sono pertanto tenuti a indicare chiaramente le basi nei vari rapporti tecnici, permettendo all'UFT – o alle autorità giuridiche in caso di ricorso – di verificarle in sede di procedura di approvazione dei piani.

Articolo 4 Valore limite di emissione per i carri merci

Capoverso 1

L'elemento principale della revisione della LRFF era l'introduzione di valori limite di emissione vincolanti per i carri merci che circolano sulla rete svizzera a scartamento normale.

Il rinvio al vigente *regolamento (UE) n. 1304/2014*³ garantisce l'armonizzazione con il diritto europeo in materia di valori limite.

Conformemente al numero 7.2 del regolamento (UE) n. 1304/2014, se ai carri dotati di freni in materiale sintetico non sono aggiunte fonti di rumore, si presume che il valore limite di emissione sia rispettato senza ulteriori esami. Il valore limite secondo il regolamento (UE) n. 1304/2014 corrisponde a 83 L_{pAeq,Tp} (80 km/h) [dB]⁴.

³ 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; GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421.

⁴ Valore limite in APL = 0,225, in cui APL identifica il numero degli assi diviso per la lunghezza con respingenti [m-1].



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Secondo l'articolo 4 capoverso 3 LRFF, i valori limite di emissione saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2020, come conferma l'articolo 16 capoverso 2 ORFF. Ciò non ha tuttavia alcuna influenza sulla possibilità per il Consiglio federale di ritardare per un massimo di due anni l'entrata in vigore dei valori limite di emissioni sulla base dell'articolo 4 capoverso 4 LRFF, se l'UE stessa dovesse emanare a tale proposito una regolamentazione analoga.

Capoverso 2

I veicoli a chilometraggio limitato appartenenti alla categoria dei veicoli speciali sono esclusi dalla regolamentazione sui valori limite di emissione. Nelle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr; disposizioni generali ad articolo 4 n. 5.4⁵) essi sono definiti come veicoli di servizio. Il termine «veicolo speciale» sarà introdotto con la prossima revisione delle DE-Oferr, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° luglio 2016⁶, e comprende due gruppi di veicoli:

veicoli per la costruzione, la manutenzione e l'ispezione della strada ferrata, delle opere edili e degli impianti della linea di contatto. Questo materiale rotabile è utilizzato esclusivamente per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e non ha come scopo principale il trasporto delle merci al di fuori dei compiti citati. Questi veicoli sono descritti alla sezione 8 della direttiva dell'UFT del 1° gennaio 2014 sull'omologazione dei veicoli ferroviari;

veicoli a vapore e veicoli storici: questi veicoli sono descritti alla sezione 9 della direttiva dell'UFT del 1° gennaio 2014 sull'omologazione dei veicoli ferroviari e definiti nella direttiva dell'UFT del 1° settembre 2010 sull'omologazione dei veicoli storici. I veicoli interessati sono stati messi in servizio più di 30 anni fa e non sono più utilizzati regolarmente. In linea generale, vengono mantenuti in condizioni tali da consentire l'esercizio a fini di dimostrazione delle vecchie tecnologie.

Capoverso 3

Il rinvio alla disposizione penale della LPAmb ha scopo preventivo.

Articolo 5, allegato 1 Sostenibilità finanziaria dei provvedimenti complementari

L'attuale articolo 20 disciplina i principi di valutazione della sostenibilità finanziaria delle misure di costruzione, in particolare della costruzione dei pannelli fonoassorbenti lungo le tratte ferroviarie esistenti. Le disposizioni relative all'indice costi-benefici e al valore soglia fissato tengono conto del fatto che l'effetto protettivo dei pannelli può essere previsto in modo molto attendibile indipendentemente dalle condizioni locali. Inoltre, la somma e la struttura dei costi d'investimento risultavano in tal modo sufficientemente note.

Il nuovo articolo 4 riprende, ove opportuno, gli stessi principi per valutare la proporzionalità delle misure sulla strada ferrata consentite dalle nuove disposizioni della legge.

Una differenza cruciale della nuova valutazione della proporzionalità è dovuta al fatto che le misure applicate localmente alla strada ferrata e il loro effetto non possono essere generalizzati. Le verifiche e le sperimentazioni finora effettuate mostrano che l'effetto delle diverse misure o combinazioni di misure dipende dalle caratteristiche della strada ferrata e del traffico. Inoltre, non vi sono dati sufficientemente consolidati per quanto concerne i costi delle eventuali misure.

⁵ Versione del 1° luglio 2014.

⁶ L'imminente revisione dell'ordinanza sulle ferrovie (Oferr), la cui entrata in vigore è prevista per il 1° luglio 2016, servirà a iscrivere a livello di ordinanza il concetto di «veicoli speciali». Le disposizioni applicabili a tali veicoli saranno oggetto di una propria sezione (art. da 56 a 50 dell'avamprogetto). I veicoli speciali saranno designati come veicoli non interoperabili.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Per tale ragione, non viene prescritto un valore soglia fisso per determinare la proporzionalità. Il catasto delle emissioni per l'anno 2015 serve a definire le tratte lungo le quali i valori limite d'immissione determinanti non sono rispettati, così da dover esaminare provvedimenti complementari secondo l'articolo 7a LRFF. La sostenibilità finanziaria delle misure applicabili alla linea ferroviaria, eventualmente in combinazione con pannelli complementari, dovrà dunque essere valutata in funzione delle condizioni locali.

La valutazione della sostenibilità finanziaria dei provvedimenti antirumore complementari deve essere effettuata secondo principi uniformi sull'intera rete. La sostenibilità finanziaria è valutata in funzione del rapporto tra i costi annuali previsti di una misura o di una combinazione di misure e i benefici per gli abitanti interessati dal superamento dei valori limite d'immissione. A tale scopo, il gestore dell'infrastruttura deve proporre misure applicabili ai tronchi interessati indicando nell'apposita domanda:

- la durata di utilizzazione prevista, i costi finanziari definiti in modo uniforme e le eventuali spese di manutenzione;
- i benefici della misura calcolata dalla differenza non ponderata dell'esposizione al rumore (con e senza misura), moltiplicata per il numero di persone interessate.

Sia i costi attestati sia i benefici sono definiti in analogia al rapporto costi-benefici utilizzato sinora per i pannelli fonoassorbenti, il che permette un confronto con le misure già realizzate.

L'obiettivo è di utilizzare i mezzi finanziari disponibili grazie al decreto sul credito rivisto⁷ in modo tale che ne benefici il numero maggiore possibile di persone residenti lungo la linea ferroviaria ancora esposte a immissioni eccessive. Affinché queste risorse possano produrre gli effetti auspicati, per i gestori dell'infrastruttura è stato definito il seguente valore indicativo relativo ai costi d'investimento massimi:

- per decibel-persona al di sopra del valore limite d'immissione (carico sonoro totale) = ($\sum (\Delta dB(A) \times \text{persona})$):
3 000 franchi (prezzi 1998).

Questi valori servono da riferimento per l'elaborazione dei progetti, ma non vanno considerati come un limite assoluto di sostenibilità finanziaria.

Articolo 6 Urgenza dei provvedimenti complementari

Vista l'estensione della rete ferroviaria, la legge accorda ai gestori dell'infrastruttura tempo fino al 2025 per attuare i provvedimenti complementari. I singoli progetti possono dunque essere realizzati in modo scaglionato.

I provvedimenti complementari devono essere realizzati laddove effettivamente necessari. Per garantire questo, i gestori dell'infrastruttura soggetti all'obbligo di risanamento – come per i progetti di ampliamento secondo SIF o PROSSIF – elaborano provvedimenti complementari tenendo conto di una previsione delle emissioni con orizzonte 2025. Dopo che i gestori dell'infrastruttura avranno determinato i segmenti che presentano contemporaneamente il maggior carico sonoro eccessivo residuo (misura in cui i valori limite d'immissione sono superati) e il maggior numero di persone interessate, l'UFT stabilirà in collaborazione con l'UFAM in quale ordine le misure saranno realizzate sulla rete.

Articolo 7 Sorveglianza della rugosità della superficie dei binari

⁷ FF 2014 1597 segg.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Capoversi 1 e 2

Le immissioni (Lr) sono state calcolate sulla base di una rugosità media della superficie dei binari (valore di riferimento «average» secondo il modello sonRAIL⁸). La sorveglianza della rugosità effettiva dei binari della rete a scartamento normale garantirà che l'influenza della superficie dei binari corrisponda alle ipotesi formulate al momento del calcolo delle immissioni. La sorveglianza da parte dei gestori dell'infrastruttura può essere indennizzata con contributi forfettari.

Per quanto concerne lo stato dei binari, sino ad ora i gestori dell'infrastruttura hanno effettuato controlli concernenti la manutenzione (crepe ecc.), ma non la rugosità della superficie dei binari. Innanzitutto è necessario stabilire le modalità, l'ampiezza (su tutta la rete o a livello di segmenti) e la frequenza di tali controlli. Per tale ragione l'UFT deve avere la facoltà di determinare se e in quale misura indennizzare i costi di sorveglianza.

Al fine di ottenere una rugosità media della superficie dei binari, è eventualmente necessario sottoporli a molatura, soprattutto nelle zone ad elevata densità insediativa. Questa disposizione tiene conto del principio di proporzionalità.

La garanzia della rugosità media della superficie dei binari non aumenta il grado di protezione.

Capoverso 3

Un binario con superficie liscia («smooth» secondo il modello sonRAIL) riduce le emissioni in modo apprezzabile solo una volta cessato l'uso di carri con ceppi frenanti in ghisa. Pertanto, l'applicazione della misura in oggetto sarà sensata solo a partire dal 2020, quando i valori limite di emissione di cui all'articolo 4 capoverso 3 LRFF dovranno essere obbligatoriamente rispettati in Svizzera. Per quella data la tecnica di molatura sarà stata ulteriormente sviluppata.

In Germania, la costruzione di nuove tratte è oggetto di sorveglianza particolare; la misura svizzera corrisponde a questo approccio.

Articolo 8 Contributi per provvedimenti complementari

Capoverso 1

Per i segmenti di cui all'articolo 10, i costi di pianificazione e d'investimento dei gestori dell'infrastruttura saranno finanziati integralmente con contributi a fondo perduto dal credito d'impegno stanziato per il risanamento fonico. Tale regolamentazione è già stata applicata ai pannelli fonoassorbenti costruiti nell'ambito della prima fase del risanamento.

Capoverso 2

Questo capoverso riprende esplicitamente la regolamentazione del finanziamento generalmente applicabile all'ampliamento dell'infrastruttura. Esso precisa l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura di mettere in esercizio le parti risanate degli impianti e di assicurarne la manutenzione necessaria. Un'identica disposizione è già applicata ai pannelli fonoassorbenti ormai largamente ultimati nell'ambito della prima fase del risanamento.

Capoverso 3

⁸ EMPA, sonRAIL - documentazione di progetto 7 ottobre 2010, pag. I-104



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Conformemente all'articolo 10, l'UFT e l'UFAM stabiliranno per ciascun segmento la necessità e le priorità relative all'adozione di provvedimenti complementari a partire dal 2016. I gestori dell'infrastruttura saranno tenuti a esaminare l'adozione di provvedimenti complementari applicabili sulla strada ferrata e sulla via di propagazione del suono nonché la proporzionalità di tali misure.

Le domande di approvazione dei piani che ne risulteranno saranno trattate nel contempo come domande di contributi ai sensi della legge sui sussidi. Le disposizioni di legge prevedono il finanziamento integrale, mediante il credito stanziato per il risanamento fonico, delle misure di risanamento ordinate in virtù della legislazione in materia di risanamento fonico. La decisione di approvazione dei piani dell'UFT vale pertanto in questo senso anche come assegnazione generale del sussidio. L'importo massimo del contributo è fissato sulla base del progetto definitivo e del relativo preventivo, il che assicura una sufficiente precisione in materia di previsione dei costi.

Capoverso 4

Provvedimenti complementari possono talvolta essere realizzati nel quadro di altri lavori (ad es. progetti di mantenimento della qualità e di manutenzione). Può pertanto essere necessario fissare un importo forfettario per coprire la quota dei costi legati alla protezione dal rumore invece di prendere in carico i costi effettivi di un singolo progetto. Questa eventualità è considerata nella presente disposizione.

Articolo 9 Promozione degli investimenti

Conformemente all'articolo 10a capoverso 1 LRFF, la Confederazione può accordare aiuti finanziari in vista dell'acquisizione e dell'esercizio di carri particolarmente silenziosi. Una somma di 30 milioni di franchi è disponibile a tale scopo. L'articolo 9 ORFF concretizza questa disposizione come spiegato di seguito.

Capoverso 1

In questo capoverso sono definiti i criteri fondamentali per la concessione degli aiuti finanziari.

Capoverso 2

I dettagli sono disciplinati dall'UFAM in un capitolato d'onori che elenca una serie di criteri costruttivi o di altra natura, ad esempio come evitare le sfaccettature, ridurre il rumore nelle curve, attenuare il rumore delle ruote, utilizzare carri con strutture silenziose, aumentare il rendimento energetico. Nel 2016 l'aiuto finanziario ammonta al massimo al 70 per cento della differenza rispetto ai costi d'investimento per un carrello convenzionale. In seguito viene ridotto progressivamente, sull'arco di due anni, fino ad ammontare al 50 per cento al massimo di tale differenza.

Capoverso 3

Gli aiuti finanziari sono accordati su domanda. Possono presentare domanda le imprese (detentori o costruttori di veicoli) con sede in Svizzera (sono possibili joint venture con enti o aziende estere). A tale scopo, esse devono presentare all'UFAM debitamente compilata e corredata della documentazione richiesta. La Confederazione disciplina le esigenze, il piano di pagamento e le scadenze in un capitolato d'onori.

Capoverso 4



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Dopo aver consultato l'UFT, l'UFAM decide in merito alla domanda d'aiuto finanziario e notifica la decisione al richiedente.

La valutazione tecnica ha luogo essenzialmente a livello di divisioni specializzate dell'UFAM e dell'UFT. Le domande sono trattate secondo l'ordine di arrivo.

Articolo 10 Ricerca del settore pubblico

Una ricerca del settore pubblico in materia di rumore ferroviario è avviata dall'Amministrazione federale quando quest'ultima necessita dei corrispondenti risultati per poter adempiere ai propri compiti (cfr. art. 16 cpv. 1 della legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione LPRI; RS 420.1). Il termine «ricerca del settore pubblico» comprende qualsiasi tipo di ricerca scientifica fintantoché questa sia connessa all'attività dell'Amministrazione e presenti un interesse pubblico.

L'obiettivo della ricerca del settore pubblico in materia di rumore ferroviario è di completare la gamma di misure antirumore in modo da consentire futuri ampliamenti dell'offerta del trasporto ferroviario senza un aumento significativo del rumore.

La ricerca del settore pubblico in questo campo deve contribuire alla riduzione del rumore ferroviario⁹ con misure che limitano le emissioni e sono applicabili ai veicoli o all'infrastruttura. I progetti di ricerca possono provenire dalla ricerca fondamentale e da quella applicata e includono le prove sul terreno in vista di sperimentazioni, adattamenti e omologazioni delle tecnologie.

Conformemente all'articolo 16 capoverso 2 LPRI, i mezzi accordati alla ricerca del settore pubblico possono essere utilizzati per mandati diretti della Confederazione (ricerca su commissione) o come contributi a programmi di centri di ricerca universitari.

Per centri di ricerca universitari s'intendono le scuole universitarie e gli altri istituti accademici accreditati di cui alla legge federale del 30 settembre 2011 sulla promozione e sul coordinamento del settore universitario svizzero (LPSU; RS 414.20) (in particolare PFZ, PFL, università cantonali e scuole universitarie professionali). Dopo aver consultato l'UFT, l'UFAM decide in merito alle domande di contribuzione ai programmi di ricerca.

Articoli 11 - 13 Vigilanza sul rumore ferroviario, informazione e pubbliche relazioni, rincarico

Gli ex articoli 4-6 sono ripresi senza modifiche dal diritto previgente.

Articolo 15 Modifica di un altro atto normativo

In virtù dell'introduzione del nuovo catasto delle emissioni in luogo del piano delle emissioni 2015 l'articolo 36 capoverso 3 OIF diventa superfluo e può essere abrogato.

Articolo 16 Disposizioni transitorie

⁹ Per rumore dei treni si intendono le azioni che rientrano nel campo di applicazione dell'allegato 4 dell'OIF.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00008/00002/00010/00008

Secondo l'articolo 3 capoverso 1 LRFF, in Svizzera il risanamento del materiale rotabile, i provvedimenti edilizi (pannelli fonoassorbenti) e le misure sostitutive (misure d'isolamento acustico degli edifici) devono essere eseguiti entro la fine del 2015. Per garantire che queste disposizioni restino applicabili quale base per l'emanazione di decisioni di sussidio (domande di detentori di veicoli e gestori dell'infrastruttura) e per le procedure di ricorso contro le decisioni di risanamento emanate in prima istanza, si rinvia alle versioni previgenti dell'ORFF, in particolare a quelle del 14 novembre 2001 e del 2 febbraio 2005.

Articolo 17

L'ORFF entra in vigore in modo scaglionato per quanto concerne l'introduzione dei valori limite di emissione di cui all'articolo 4 capoverso 3 LRFF.

Il Consiglio federale può decidere in un secondo momento in merito al rinvio dell'entrata in vigore conformemente all'articolo 4 capoverso 4 LRFF. Ciò consente al Consiglio federale di tenere conto dell'evoluzione in seno all'UE e di adattarvi le regolamentazioni svizzere.

Allegato 1 Proporzionalità dei provvedimenti complementari

La proporzionalità dei provvedimenti complementari di cui all'articolo 9 è valutata in modo analogo alle disposizioni attuali relative al rapporto costi-benefici delle misure di costruzione. Per il resto, si rimanda ai commenti dell'articolo 9.

Allegato 2 Rugosità media dei binari

La rugosità media è definita dall'EMPA nella documentazione di progetto del 7 ottobre 2010:

www.ufam.admin.ch → Rumore → Informazioni per gli specialisti → Determinazione e valutazione → Traffico ferroviario → Rumore del traffico ferroviario → sonRAIL Lärmberechnung Eisenbahn (in tedesco)