Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Questo testo è una versione provvisoria. La versione definitiva che sarà pubblicata sue www.dirittofederale.admin.chè quella determinante

23.xxx

Messaggio concernente una modifica della legge federale sulle ferrovie (attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE)

del …

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di una modifica della legge federale sulle ferrovie (attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE).

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

In nome del Consiglio federale svizzero:

…

Il presidente della Confederazione, Ignazio Cassis
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compiendo

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 creazione di normative equivalenti in Svizzera e il recepimento di questo pacchetto nell'Accordo sui trasporti terrestri richiedono un adeguamento della legge federale sulle ferrovie.

Situazione iniziale

Dal 1999, nel quadro dell'Accordo sui trasporti terrestri con l'UE (ATT) la Svizzera recepisce le disposizioni tecniche pertinenti dei tre pacchetti ferroviari dell'UE, al fine di assicurare l'interoperabilità tra la rete svizzera a scartamento normale e la 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'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha inoltre lo stesso status di un'autorità di uno Stato membro dell'UE, 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 la modifica 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 creazione di normative equivalenti al 4RP(TP) e di recepimento nell'ATT, che ha permesso di armonizzare importanti procedure di omologazione (autorizzazioni per la messa in circolazione di veicoli, certificato di sicurezza). Da allora 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 su durata e costi procedurali.

La Commissione europea (Commissione) ha acconsentito all'approccio graduale a condizione che la Svizzera s'impegni a procedere tempestivamente alla creazione di una normativa equivalente al 4RP(TP) e al recepimento nell'ATT. 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 Commisione 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 da compiere nelle questioni istituzionali tra Svizzera e UE. Il presente disegno di atto legislativo per la creazione di

normative equivalenti al 4RP(TP) nell'ottica di un futuro recepimento di quest'ultimo nell'ATT è tuttavia opportuno.

Contenuto del progetto

Il Consiglio federale ritiene che la modifica alla Lferr prevista nella seconda fase dal presente progetto per la creazione di normative equivalenti al 4RP(TP) sia la logica prosecuzione degli sforzi sinora compiuti e lo strumento più indicato per la partecipazione della Svizzera alla rete ferroviaria europea interoperabile e per il potenziamento del 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 un pieno recepimento del 4RP(TP) e dell'adesione della Svizzera all'ERA. L'adeguamento all'ATT non costituisce parte del presente progetto.

Indice

Compiendo **2**

1 Situazione iniziale **5**

1.1 Necessità di agire e obiettivi 5
1.1.1 Il 4° pacchetto ferroviario dell'UE 5
1.1.2 Accordo sui trasporti terrestri Svizzera-UE 6
1.2 Alternative esaminate e opzione scelta 8
1.3 Rapporto con il programma di legislatura e il piano finanziario, nonché con le strategie del Consiglio federale 11
1.4 Interventi parlamentari 11

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione **11**

3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo **12**

4 Punti essenziali del progetto **12**

4.1 La normativa proposta 12
4.2 Compatibilità tra compiti e finanze 13
4.3 Attuazione 14

5 Commento ai singoli articoli **14**

5.1 Legge federale sulle ferrovie (Lferr) 14
5.2 Articolo 21 della legge sugli impianti elettrici 20

6 Ripercussioni **21**

6.1 Ripercussioni per la Confederazione 21
6.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna 22
6.3 Ripercussioni sull'economia 22
6.4 Ripercussioni sulla società 22
6.5 Ripercussioni sull'ambiente 23
6.6 Altre ripercussioni 23

7 Aspetti giuridici **24**

7.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera 24
7.2 Forma dell'atto 24
7.3 Subordinazione al freno alle spese 25
7.4 Delega di competenze legislative 25
7.5 Protezione dei dati 25

Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Attuazione del pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE) *(Disegno)* **FF 2022**

Messaggio

1 Situazione iniziale

1.1 Necessità di agire e obiettivi

1.1.1 Il 4° pacchetto ferroviario dell'UE

A maggio 2016 l'Unione europea (UE) ha adottato il 4° 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 una parte tecnica – 4th Railway Package (Technical Pillar) (4RP(TP)), in italiano «pilastro tecnico» del 4° pacchetto ferroviario – e di una parte politica, il «pilastro mercato». 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)[1] poiché si riferisce principalmente al trasporto nazionale, a differenza dell'ATT che disciplina il traffico transfrontaliero.

Attraverso il 4RP(TP) l'UE intende uniformare e rafforzare il settore ferroviario a livello internazionale. Il pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario si compone dei seguenti tre atti giuridici: la direttiva (UE) 2016/798[2] (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), la direttiva (UE) 2016/797[3] (direttiva sull'interoperabilità) e il regolamento (UE) 2016/796[4]. 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

1 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; RS **0.740.72**.

2 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; da ultimo modificata dal regolamento (UE) 2020/1530 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2020, GU L 352 del 22.10.2020, pag. 1.

3 Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione), GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44; da ultimo modificata dalla direttiva (UE) 2020/700 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020, GU L 165 del 27.5.2020, pag. 27.

4 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.

giugno 2016. Ne è seguito un periodo (prorogato a causa della pandemia di COVID-19) per il recepimento delle direttive da parte degli Stati membri dell'UE, concluso nell'ottobre 2020.

La rete svizzera a scartamento normale è strettamente interconnessa con la 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 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 il traffico internazionale e le infrastrutture interoperabili, il quadro giuridico svizzero deve essere compatibile con quello dell'UE. Anche il settore ferroviario svizzero deve beneficiare della prevista armonizzazione a livello europeo.

Il 4RP(TP) rafforza anche l'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'UE.

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 creare normative equivalenti al 4RP(TP) è necessario modificare la legge federale del 20 dicembre 1957[5] 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 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.

5 RS **742.101**

a) Nell'ottica della creazione di normative equivalenti al 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[6] 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'UE (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 le vostre Camere dovevano trattare un solo affare (adeguamento dell'ATT e revisione della Lferr). L'UE finora ha condiviso 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 nella risoluzione di questioni istituzionali tra la Svizzera e l'UE. Per questo, dall'interruzione dei negoziati sull'accordo istituzionale, a livello tecnico le discussioni al riguardo sono 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. Viceversa, con la revisione della Lferr non saranno anticipati i risultati in un eventuale adeguamento dell'ATT

Mediante la decisione 2/2019 del Comitato misto dell'Accordo sui trasporti terrestri (Comitato misto) Svizzera–UE[7] è stata concordata con l'UE in una prima fase una soluzione transitoria in attesa della creazione di normative equivalenti al 4RP(TP). 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

6 RS **742.141.1**
7 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.

certificato 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'UE, 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 digitale unico «One Stop Shop» (OSS) dell'ERA, semplificando così le procedure e riducendo gli oneri amministrativi. A tal scopo l'UFT ha inoltre un accordo amministrativo con l'ERA che disciplina soprattutto le modalità di accesso all'OSS. La decisione 2/2019, valida fino a fine 2020, è stata prorogata due volte, con le decisioni 2/2020[8] e 2/2021[9], da ultimo fino a fine 2022. 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.

1.2 Alternative esaminate e opzione scelta

Dall'iter per la creazione di normative equivalenti al 4RP(TP) in Svizzera in due fasi e dal quadro illustrato nella situazione iniziale per quanto riguarda l'ATT emergono diverse opzioni di intervento, che presentiamo e valutiamo qui di seguito.

Variante «Sganciamento della Svizzera dalle procedure e armonizzazioni dell'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 prima fase di attuazione (decisioni del Comitato misto 2/2019, 2/2020 e 2/2021).

Al posto dell'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[10] (COTIF). 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 lo sportello OSS dell'ERA per procedure di autoriz-

8 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.

9 Decisione n. 2/2021 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera del 17 dicembre 2021 che modifica l'allegato 1 dell'Accordo nonché la decisione n. 2/2019 del Comitato relativa alle misure provvisorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea; RU **2022** 93.

10 RS **0.742.403.12**

zazione armonizzate. Le 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 territoriale ridotta del nostro Paese, 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 gran parte dei propri prodotti; 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 dello sportello 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 a procedere tempestivamente alla creazione di normative equivalenti al 4RP(TP) e al recepimento nell'ATT. Questa prima fase ha quindi lo status di una soluzione provvisoria (al momento fino a fine 2022) destinata a durare solo se la Svizzera porterà avanti la seconda fase volta a realizzare la piena equivalenza. 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 «Sganciamento della Svizzera dalle procedure e armonizzazioni dell'UE».

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

La creazione di normative equivalenti al 4RP(TP) in Svizzera e lo sviluppo delle caratteristiche di interoperabilità delle ferrovie a scartamento normale sono fondamentali 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'UE, 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 in futuro avrà l'opportunità di cooperare allo sviluppo degli standard di interoperabilità. In qualità di esperti ospiti, i tecnici svizzeri potranno continuare a cooperare 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. A tal fine sono state esaminate le due seguenti sottovarianti.

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

  Per la creazione di normative equivalenti all'intero pacchetto 4RP(TP) e il pieno recepimento è necessario adeguare sia la Lferr con le rispettive ordinanze di esecuzione sia l'ATT.

  La trattazione congiunta delle modifiche al diritto nazionale e all'ATT sarebbe l'approccio più efficiente e con i maggiori vantaggi. L'intero pacchetto verrebbe trattato dalle vostre Camere in un unico progetto. Tuttavia, la Commissione non dispone di un mandato sufficiente per questi negoziati e la possibilità che le venga conferito a breve è nulla. Questa sottovariante è pertanto stata respinta.

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

  La Svizzera può adeguare autonomamente la propria pertinente normativa al vigente standard UE del 4RP(TP).

  Il fatto che la Svizzera applichi prescrizioni quanto più equivalenti possibile a quelle degli Stati membri dell'UE è fondamentale per i trasporti transfrontalieri e favorisce anche in Svizzera l'utilizzo delle future innovazioni previste dai prossimi programmi comunitari. Una corrispondente revisione della Lferr e delle disposizioni esecutive 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 dall'adeguamento dell'ATT. Dal punto di vista programmatico, il rapido 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 si conducono i lavori per la revisione della Lferr sono un segnale chiaro della volontà da parte della Svizzera di creare una normativa equivalente al 4RP(TP) e di recepirlo ampiamente nell'ATT, al fine di garantire e accrescere i benefici ottenuti per il settore ferroviario svizzero durante la prima fase.

Conclusione

La sottovariante di un adeguamento rapido e autonomo della normativa svizzera nell'ottica del recepimento nell'ATT a cui si punta e della creazione di un diritto equivalente al 4RP(TP) nella seconda fase è la procedura migliore e, quindi, 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[11] 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.

1.4 Interventi parlamentari

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

2 Procedura preliminare, in particolare procedura di consultazione

La consultazione si è svolta dal 17 dicembre 2021 al 31 marzo 2022. In totale sono pervenuti 50 pareri da parte di 179 destinatari; una metà dei riscontri proviene dai Cantoni[12].

Questi ultimi approvano il progetto in larga parte o addirittura totalmente. Anche tra le altre prese di posizione prevale l'approvazione. Il progetto riscuote pertanto per lo più un ampio consenso. Notevoli riserve sono avanzate solo dall'Unione democratica di centro (UDC) e da *Inclusion Handicap*, l'associazione mantello delle organizzazioni dei disabili della Svizzera. Nessun partecipante respinge il progetto in toto.

11 FF **2020** 1565, in particolare 1678

12 Il rapporto sui risultati della procedura di consultazione è disponibile all'indirizzo www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2021 > DATEC.

Nell'ambito della procedura di consultazione, ai fini della completezza e di una maggior comprensibilità di una possibile attuazione, sono stati presentati anche avamprogetti di ordinanze.

3 Diritto comparato, in particolare rapporto con il diritto europeo

Le modifiche proposte riprendono ampiamente le basi giuridiche del pilastro tecnico del 4° 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) non appena i rispettivi atti normativi dell'UE saranno recepiti nell'allegato 1. Per ulteriori spiegazioni si vedano i numeri 4.1 e 7.1.

4 Punti essenziali del progetto

4.1 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. 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 integrare normative equivalenti a quelle nuove dell'UE nel settore ferroviario. Per garantire ciò, la procedura svizzera di modifica delle prescrizioni tecniche e operative viene ottimizzata: l'UFT sarà responsabile dell'emanazione delle disposizioni d'esecuzione del 15 dicembre 1983[13] dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) e delle norme tecniche nazionali (PTNN, casi specifici) nonché del recepimento di STI modificate, coinvolgendo il settore ferroviario nella valutazione degli adeguamenti.

[13] RS **742.141.11**

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 necessaria una decisione del Consiglio federale e una modifica dell'ATT.

Ciò consentirebbe di partecipare allo spazio ferroviario europeo unico («Single European Railway Area», SERA) nel quale le imprese di trasporto ferroviario necessitano di un'autorizzazione d'esercizio unica, valida anche in Svizzera.

Il Consiglio federale subordinerà l'eventuale decisione in tal senso alla salvaguardia delle principali conquiste del sistema ferroviario svizzero, quale ad esempio l'accesso autonomo.

Le competenze da conferire all'ERA concernono 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, mentre può continuare a esaminare e decidere autonomamente in merito alle domande di autorizzazione con campo di applicazione esclusivamente svizzero. Le competenze dell'ERA per le autorizzazioni riguardanti la Svizzera dovrebbero essere disciplinate separatamente e a tempo debito nell'ATT; come ricordato in precedenza, la Commissione non dispone attualmente 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 applica prescrizioni equivalenti ai 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 («European Rail Traffic Management System») da parte dell'ERA. Le basi ingegneristiche generiche elaborate dalle FFS nell'ambito dei loro compiti sistemici 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.

4.2 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 tra-

sporto 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 supportano il settore ferroviario e lo aiutano ad aumentare la propria quota di mercato.

4.3 Attuazione

Il progetto contiene le modifiche necessarie alla Lferr. Una volta adottate, il Consiglio federale dovrà concretizzarle adeguando le ordinanze interessate. I rispettivi avamprogetti di modifica dell'Oferr, dell'ordinanza del 17 dicembre 2014[14] concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti e dell'ordinanza del 25 maggio 2016[15] sul trasporto di merci nonché i commenti alle modifiche sono disponibili sul sito Internet[16] dell'UFT.

5 Commento ai singoli articoli

5.1 Legge federale sulle ferrovie (Lferr)

Art. 4 Sistema di gestione della sicurezza

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 Tronchi di confine e tratte in prossimità della frontiera

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. 8a Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione di sicurezza

I *capoversi 1 e 2* contengono solo modifiche redazionali. Il *capoverso 3* consente la conclusione di convenzioni di cooperazione, come previsto dall'articolo 12 paragrafo 5 della direttiva (UE) 2016/798.

[14] RS **742.161**
[15] RS **742.411**
[16] https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/interoperabilita/4%C2%B0%20-acchetto-ferroviario-dell-UE-pilastro-tecnico.html

Art. 8c cpv. 1, secondo periodo, e 2

La riformulazione del secondo periodo del *capoverso 1* tiene conto delle possibilità di deroga ai sensi dell'articolo 2 paragrafi 2 lettera c e 3 lettera b della direttiva (UE) 2016/798.

L'abrogazione del *capoverso 2* non comporta modifiche di contenuto. Questo capoverso era stato inserito nel 2013 per mettere in chiaro che i certificati di sicurezza sono necessari anche per il traffico sulle proprie tratte, necessità che però risulta già dal *capoverso 1*.

Art. 8e Rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza

Il *capoverso 3* consente al Consiglio federale di concordare con l'UE la validità anche in Svizzera dei certificati di sicurezza rilasciati dall'ERA. Ciò è nell'interesse non solo del settore ferroviario e della Svizzera ma anche e soprattutto dell'UE in quanto risponde al principio di spazio ferroviario europeo unico (SERA) fondato sull'uso di un certificato di sicurezza unico valido in tutta Europa.

Art. 14a Obbligo di collaborazione

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.

Il *capoverso 2* riguarda i certificati di sicurezza rilasciati dall'ERA purché sia stato stipulato un accordo secondo l'articolo 8*e* capoverso 3.

Art. 15 Notifica e inchiesta sugli incidenti e i quasi incidenti

Capoverso 1: incidenti e quasi incidenti devono essere notificati immediatamente non più all'UFT ma al Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) 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 cpv. 3, primo periodo, 3bis e 3ter

Capoverso 3, primo periodo: la disposizione introduce una distinzione tra la Commissione d'inchiesta e la sua segreteria (ufficio d'inchiesta).

Capoverso 3bis: 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 3ter: questa disposizione consente all'ufficio d'inchiesta di cooperare, su richiesta di organi d'inchiesta esteri, a procedure d'indagine di cui all'articolo 23 della direttiva (UE) 2016/798.

Art. 16 cpv. 1bis

I dati personali degni di particolare protezione in questione interessano normalmente la salute e gli estratti del casellario giudiziale.

Art. 16a Trattamento di dati da parte del gestore dell'infrastruttura

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

I dati personali degni di particolare protezione di cui al capoverso 2, trattati anche dall'UFT in maniera sistematica secondo l'articolo 16, riguardano normalmente la salute e gli estratti del casellario giudiziale. Altri dati personali degni di particolare protezione sono elaborati dai GI (come pure dall'UFT) unicamente se ricevuti a margine.

Il trattamento dei dati delle ITF che effettuano il trasporto passeggeri è disciplinato dalla legge del 20 marzo 2009[17] sul trasporto di viaggiatori (LTV). Per il trattamento di dati di imprese di trasporto merci si applicano le disposizioni della legge federale del 25 settembre 2020[18] sulla protezione dei dati (LPD) per persone private.

Art. 17a cpv. 1 e 6

Il *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 iscrivervi i propri veicoli. Ciò è nell'interesse non solo del settore ferroviario e della Svizzera ma anche e soprattutto dell'UE in quanto risponde al principio di spazio ferroviario europeo unico (SERA) fondato sull'uso di un registro dei veicoli europeo unico (*European Vehicle Register*).

Art. 17c Valutazione degli aspetti rilevanti per la sicurezza

Il *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.

17 RS **745.1**
18 RS **235.1**

Il *capoverso 3* stabilisce gli enti e le persone con cui è consentito lo scambio di dati. Lo scambio è necessario e conforme al principio della proporzionalità in base all'articolo 6 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. 18v^{bis} Prova in merito alla sicurezza

La disposizione stabilisce in maniera generale che deve essere fornita la 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 Autorizzazione d'esercizio per impianti ferroviari

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. 23*c* Lferr), non è necessaria un'autorizzazione d'esercizio per ogni impianto ferroviario nuovo.

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 «Umrüstung» è sostituito con «Aufrüstung» (adeguamento alla terminologia UE).

Art. 18w^{bis} Autorizzazione d'esercizio per veicoli

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

Art. 23c Autorizzazione d'esercizio per impianti ferroviari

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. 23*c* Lferr e 15*d* 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 23*d* capoverso 2). Se un impianto rinnovato o ristrutturato è stato modificato in modo rilevante, secondo il capoverso 1 è necessaria un'autorizzazione d'esercizio.

I *capoversi 3–5* corrispondono agli attuali capoversi 2–4.

Art. 23c^{bis} Messa in circolazione di veicoli

A differenza dell'immissione in commercio, la messa in circolazione di veicoli su un'infrastruttura ferroviaria richiede un'apposita autorizzazione.

Capoverso 1: l'ERA può essere compente per il rilascio di autorizzazioni per più Paesi purché il Consiglio federale lo preveda (cfr. cpv. 6).

In cosa consista una modifica rilevante, per i veicoli interoperabili risulta dall'articolo 21 paragrafo 12 della direttiva (UE) 2016/797 (cfr. art. 15*d* cpv. 2 Oferr).

I *capoversi 2–4* corrispondono nel significato agli attuali capoversi 2–4 dell'articolo 23*c*.

Capoverso 5: avvalendosi della possibilità di riconoscere le autorizzazioni d'esercizio rilasciate dall'ERA, il Consiglio federale consente la partecipazione allo spazio ferroviario europeo unico (SERA) nel quale le ITF necessitano di un'autorizzazione d'esercizio unica. Il riconoscimento di autorizzazioni d'esercizio e di omologazioni di tipo di Stati esteri resta di rilevanza per gli Stati non UE.

Capoverso 6: la conclusione di un accordo di cooperazione tra l'UFT e l'ERA 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 Ristrutturazione e rinnovo di sottosistemi

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

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

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

Art. 23e Modifiche

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^{bis} Libera circolazione di sottosistemi mobili

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

Art. 23e^{ter} Immissione in commercio di componenti di interoperabilità

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

Art. 23f Competenze

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

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

Il *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 in relazione alle STI.

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

Il *capoverso 5* corrisponde all'attuale capoverso 2.

Art. 23h

L'articolo 23*h* (Immissione in commercio) è abrogato poiché sostituito dagli articoli 23*e*^{bis} e 23*e*^{ter}.

Art. 23j cpv. 1

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

Art. 40b^{bis} Assicurazione di responsabilità civile

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 5*b* capoverso 1 dell'ordinanza del 25 novembre 1998[19] concernente l'accesso alla rete ferroviaria. Il diritto assicurativo è di competenza degli Stati e non dell'UE (cfr. art. 22 della dir. 2012/34/UE[20]).

Art. 80 cpv. 2

Le attività considerate rilevanti per la sicurezza sono definite dall'articolo 3 dell'ordinanza del 4 novembre 2009[21] sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario. Per i macchinisti su tratte a scartamento normale, il riconoscimento dei documenti sulla base della reciprocità risulta dall'articolo 2 della decisione 2/2016[22] 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 abilitazioni estere. Lo stesso vale per le persone che conducono veicoli motore su tratte a scartamento speciale, come ad esempio i tram.

Art. 86a cpv. 1 lett. d

Le infrazioni di cui alla lettera d sono punibili quanto quelle di cui alla lettera a.

Art. 96b Disposizione transitoria della modifica del ...

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. 8*e* cpv. 4 Lferr).

Art. 97 cpv. 2

La disposizione delega all'UFT la competenza (in precedenza del DATEC) di emanare le disposizioni d'esecuzione tecniche e d'esercizio dell'Oferr (DE-Oferr) e consente così un disciplinamento uniforme e gerarchicamente appropriato (cfr. anche art. 23*f* cpv. 2 Lferr per STI e PTNN).

5.2 Articolo 21 della legge sugli impianti elettrici

L'espressione «ferrovie elettriche» sinora adottata nell'articolo 21 numero 1 della legge del 24 giugno 1902[23] sugli impianti elettrici (LIE) ha dato origine a fraintendimenti. La nuova definizione chiarisce che sottostanno alla responsabilità del controllo

19 RS **742.122**
20 Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.
21 RS **742.141.2**
22 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).
23 RS **734.0**

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), e 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 62*a* capoverso 1 della legge del 21 marzo 1997[24] sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA).

Anche l'attuale articolo 21 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[25] 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.

6 Ripercussioni

6.1 Ripercussioni per la Confederazione

Le ripercussioni di seguito illustrate si basano sulla sottovariante «Adeguamento autonomo della normativa svizzera» proposta al numero 1.2. Allo stesso numero sono riportate anche le ripercussioni delle varianti respinte secondo 1.2 che illustrano i vantaggi della sottovariante proposta 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 allo sportello 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 coo-

24 RS **172.010**
25 RS **734.26**

perare 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 migliorare sensibilmente l'efficienza delle procedure.

6.2 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 Cantoni, i Comuni, le città, gli agglomerati e le regioni di montagna. La questione non è quindi stata esaminata in modo approfondito.

6.3 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 dallo sportello OSS dell'ERA correlati al 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.

6.4 Ripercussioni sulla società

Non ci si attendono notevoli ripercussioni sulla società.

Tuttavia, il rilascio da parte dell'ERA di autorizzazioni di veicoli e certificati di sicurezza validi in tutta Europa implica che anche la tutela giurisdizionale sia retta dal diritto europeo e, quindi, non siano applicabili le disposizioni svizzere in materia. Di conseguenza, le decisioni dell'ERA sulle autorizzazioni di veicoli non sono impugnabili da parte delle associazioni e la Svizzera non ha alcuna possibilità di introdurre nella normativa ferroviaria europea il diritto di ricorso per le organizzazioni previsto dalla legge del 13 dicembre 2002[26] sui disabili.

[26] RS **151.3**

Secondo il diritto europeo una decisione dell'ERA può essere impugnata davanti alla sua commissione di ricorso.

In questo contesto, qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso non solo contro una decisione presa nei suoi confronti, ma anche contro una decisione che, seppur presa nei confronti di un'altra persona, la riguardi direttamente e individualmente. Quindi anche un disabile, ad esempio, può impugnare una decisione facendo valere una violazione dei suoi diritti.

Le associazioni, quale ad esempio «Inclusion Handicap», hanno la possibilità di tutelare i ricorrenti dai rischi procedurali e, quindi, di assicurare un controllo efficace delle decisioni delle autorità europee.

Inoltre, la commissione di ricorso conduce anche le procedure di arbitrato tra l'ERA e le ANS.

La questione della competenza della commissione di ricorso dell'ERA e della Corte di giustizia dell'Unione europea per le procedure concernenti la Svizzera (ad es. richiedente svizzero) sarà oggetto del negoziato sull'adeguamento dell'ATT. Come già detto, la Commissione non dispone attualmente del relativo mandato e, quindi, non è dato sapere se e quando il negoziato potrà essere avviato (cfr. n. 1.1.2). Inoltre, con la revisione della Lferr non saranno anticipati i risultati in un eventuale adeguamento dell'ATT.

6.5 Ripercussioni sull'ambiente

Non ci si attendono ripercussioni dirette sull'ambiente. Una ripercussione indiretta deriva dalla partecipazione della Svizzera agli sforzi dell'UE per rafforzare attraverso il 4RP(TP) il ruolo delle ferrovie nel trasporto di passeggeri e di merci e, quindi, contribuire all'abbattimento delle emissioni di CO2.

6.6 Altre ripercussioni

La Commissione ha acconsentito all'approccio graduale della Svizzera alla sola condizione che la stessa s'impegni a procedere senza indugio con la creazione di norme equivalenti al 4RP(TP) e con il recepimento nell'ATT. La prima fase sinora attuata in Svizzera (cfr. n. 1.1.2) ha quindi lo status di una soluzione provvisoria destinata a durare solo se la Svizzera porterà avanti la seconda fase volta a realizzare la piena equivalenza delle norme nazionali al 4RP(TP) e il recepimento nell'ATT. Con il presente progetto per l'adeguamento autonomo della normativa svizzera (cfr. n. 1.2) si procede con 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.

7 Aspetti giuridici

Il progetto concerne la Lferr che ha le sue basi costituzionali negli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale[27] (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.

7.1 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

L'ATT è l'anello di congiunzione giuridico tra il sistema ferroviario svizzero e quello dell'UE 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'UE è stato negli ultimi anni sottoposto a una riforma. La Svizzera ha finora creato e recepito nell'ATT normative equivalenti concernenti 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 avuto la possibilità di ottenere un seggio (senza diritto di voto) nel 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[28], la Svizzera ha creato normative equivalenti al 4RP(TP) per quanto concerne alcuni elementi tecnici essenziali. Questo le ha permesso di essere coinvolta nei nuovi processi centralizzati dell'ERA (cfr. anche n. 4.1) 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, ossia le direttive (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 nonché il regolamento (UE) 2016/796, potranno essere inseriti a tempo debito nell'allegato 1 ATT.

7.2 Forma dell'atto

Il progetto include esclusivamente modifiche alla Lferr e alla LIE.

27 RS **101**
28 RU **2019** 3571

7.3 Subordinazione al freno alle spese

Il progetto non prevede nuove disposizioni in materia di sussidi (che comportano spese superiori a uno dei valori limite di cui all'art. 159 cpv. 3 lett. b Cost.) né contiene nuovi crediti di impegno o limiti di spesa (che comportano spese superiori a uno di questi valori limite).

7.4 Delega di competenze legislative

Secondo l'articolo 48 capoverso 2 LOGA, la delega di competenze legislative a gruppi e uffici richiede una base legale esplicita. Il disegno contiene una delega di competenze legislative diretta a un ufficio (UFT) e una delega legislativa al Consiglio federale.

Articolo 23f capoverso 3 Lferr: la lettera a concerne la facoltà dell'UFT di integrare le modifiche alle STI nel diritto svizzero. Le STI 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 delle disposizioni d'esecuzione tecniche e d'esercizio. Finora tali disposizioni (DE-Oferr) venivano emanate dal DATEC. Il motivo per cui, a differenza della fattispecie di cui all'articolo 23f capoverso 3 Lferr, non è prevista una delega diretta all'UFT, è il maggior margine d'azione per il trasporto non interoperabile, che rappresenta 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.

7.5 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. 14*a*). Le imprese ferroviarie non sono più obbligate a notificare immediatamente incidenti e quasi incidenti all'UFT bensì al 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. 15*a* cpv. 3ter). All'UFT è data la possibilità di partecipare ai registri dei veicoli dell'UE (art. 17*a* 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. 17*c* cpv. 3, art. 23*i* cpv. 2 lett. f e art. 23*l* cpv. 2). Le norme corrispondono ai principi della protezione dei dati poiché sono proporzionate.

Allegati

Legge sulle ferrovie *(disegno)*

Legge sugli impianti elettrici *(disegno)*