



3003 Berna
UFT; map

POST CH AG

Alle imprese ferroviarie svizzere

Alle imprese filoviarie

Alle imprese pubbliche di navigazione

Ai servizi cantonali di coordinamento delle procedure di approvazione dei piani di diritto ferroviario

Numero di riferimento: BAV-041.4-4/9/1/33

Berna, 24 giugno 2020

Modifica della legge sulle ferrovie¹ (Lferr) a partire dal 1° luglio 2020

Introduzione e applicazione del nuovo art. 18 cpv. 1^{bis} Lferr

Gentili signore, Egregi signori,

nell'ambito della Legge federale sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria², che disciplina tra l'altro l'introduzione e l'organizzazione del Servizio di assegnazione delle tracce (nuovi art. 9a - 9w Lferr) e della Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) (art. 40a - 40^{octies} Lferr), è introdotta, con l'art. 18 cpv. 1^{bis} Lferr, anche una nuova disposizione relativa alla procedura di approvazione dei piani:

È considerata modifica di un impianto ferroviario anche l'integrazione di costruzioni e impianti non ferroviari, purché l'impianto ferroviario continui a essere destinato prevalentemente alla costruzione o all'esercizio della ferrovia.

Finora, la modifica di un impianto ferroviario non rientrava nelle competenze dell'UFT se non serviva alla costruzione o all'esercizio della ferrovia. Un esempio in tal senso è l'installazione a posteriori di cavi non ferroviari nel corpo della ferrovia.

La situazione giuridica ad oggi ancora in vigore è pertanto insoddisfacente. Ai sensi dell'art. 18m Lferr, infatti, i progetti di terzi che comportano aggiunte, installazioni, sovrastrutture o sottostrutture rispetto a impianti ferroviari esistenti sono soggetti al diritto cantonale, ossia vengono di norma esaminati nelle procedure di autorizzazione edilizia comunale. Per stabilire la competenza si valuta se il progetto da approvare in sé è destinato interamente o in modo predominante all'esercizio ferroviario. Se non lo è, non si tratta di un impianto ferroviario, ma di un cosiddetto impianto accessorio ai sensi dell'art. 18m

¹ RS 742.101

² FF 2016 7711 e segg.; RU 2020 1889 e segg.



Lferr. In questi casi, gli aspetti di sicurezza della parte ferroviaria non vengono sempre sufficientemente presi in considerazione.

Con le seguenti spiegazioni desideriamo informarvi sull'attuazione di questa nuova disposizione e fornirvi esempi pratici di applicazione come aiuto all'interpretazione.

La nuova disposizione dell'art. 18 cpv. 1^{bis} Lferr parte dal presupposto che il progetto di terzi sia una modifica dell'impianto ferroviario già esistente. Se questo nuovo oggetto è di importanza subordinata rispetto alla costruzione esistente, è ora soggetto all'obbligo di approvazione secondo il diritto ferroviario e rientra quindi nella responsabilità dell'UFT.

L'adeguamento garantisce che gli aspetti concernenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario interessati dal progetto di un terzo siano valutati dall'autorità competente, ossia dall'UFT. Ciò comprende anche l'autorizzazione di eventuali deroghe necessarie ai sensi dell'art. 5 dell'ordinanza sulle ferrovie³ (Oferr). Nelle procedure ai sensi dell'art. 18m Lferr, questo è garantito solo in misura limitata.

In relazione all'art. 18 cpv. 1^{bis} Lferr sono ipotizzabili, tra le altre cose, le seguenti fattispecie.

- Esercizi commerciali su marciapiedi e altri accessi alla ferrovia: tali esercizi possono compromettere il flusso di persone e quindi la sicurezza; inoltre, l'adeguamento elimina l'infelice circostanza per cui i Comuni concedono permessi in una procedura di autorizzazione edilizia comunale riguardo a elementi centrali della ferrovia che non sono inclusi nei loro piani di utilizzazione.
- Fissaggio di impianti radiomobili a piloni di impianti ferroviari (ad es. linea aerea di contatto, linea di trasmissione, impianti radio ferroviari)
- Costruzioni o installazioni di terzi che richiedono una deroga alle prescrizioni o alle disposizioni d'esecuzione ai sensi dell'art. 5 Oferr
- Installazione di impianti fotovoltaici su impianti ferroviari (ad es. pensiline, edificio di tecnica ferroviaria, edificio degli apparati centrali)⁴

Tuttavia, secondo la volontà del legislatore, l'introduzione di questa nuova disposizione, volta a rafforzare la sicurezza degli impianti e dell'esercizio ferroviari, non deve comportare un onere aggiuntivo per i gestori dell'infrastruttura. In linea di principio, solo i gestori possono presentare una domanda di approvazione dei piani secondo il diritto ferroviario. Tuttavia, la legge non esclude tale possibilità per un terzo.

Si stabilisce pertanto che nelle procedure di cui all'art. 18 cpv. 1^{bis} Lferr il richiedente è sempre la persona stessa che desidera costruire e gestire un impianto non ferroviario su un impianto ferroviario esistente. Spetta a lui preparare i documenti per la domanda.

Poiché in questi casi il progetto di un terzo o il progetto non ferroviario è una modifica di un impianto ferroviario esistente, nella pianificazione del progetto devono essere rispettate le prescrizioni dell'Oferr, le rispettive disposizioni d'esecuzione dell'Oferr (DE-Oferr)⁵ e la direttiva dell'UFT sull'art. 3 dell'ordinanza concernente la procedura di approvazione dei piani di impianti ferroviari (OPAPIF)⁶.

³ RS 742.141.1

⁴ Gli impianti fotovoltaici ferroviari che alimentano la rete di corrente di trazione o la rete a 50 Hz per conto proprio sono considerati impianti ferroviari per natura

⁵ RS 742.141.11

⁶ RS 742.142.1

La domanda di approvazione dei piani deve essere presentata all'UFT (Divisione Infrastruttura, Sezione Autorizzazioni) dal richiedente insieme al consenso scritto del gestore dell'infrastruttura.

L'UFT conduce quindi la procedura ordinaria o semplificata di approvazione dei piani secondo le disposizioni degli art. 18 e segg. Lferr.

L'UFT notifica la sua decisione di approvazione dei piani sia al richiedente che al gestore. Al richiedente viene quindi concesso il diritto a costruire il suo impianto sull'impianto ferroviario esistente, mentre il gestore è autorizzato a tollerare questo impianto non ferroviario.

I costi della procedura sono a carico del richiedente secondo le disposizioni dell'ordinanza sugli emolumenti per i trasporti pubblici⁷ (tassa di approvazione del progetto ai sensi dell'art. 23 OEM-TP).

Eventuali questioni relative al diritto di proprietà e alla manutenzione dell'impianto (accessibilità, requisiti di sicurezza, disponibilità del sistema ferroviario, ecc.) sono da regolare fra il gestore dell'infrastruttura e il richiedente.

Sebbene questa nuova disposizione ne limiti il campo di applicazione, l'art. 18m Lferr (impianti accessori) mantiene la sua importanza, in particolare per (nuovi) progetti realizzati congiuntamente dalla ferrovia e da terzi, nonché per impianti e costruzioni per i quali si necessitano terreni ferroviari o che siano adiacenti a tali terreni e/o che potrebbero compromettere la sicurezza dell'esercizio (ad es. cavalcavia e sottopassaggi).

Ci auguriamo che le presenti osservazioni contribuiscano a chiarire le modalità di attuazione di questa disposizione, che come detto entrerà in vigore il 1° luglio 2020, e saremo lieti di rispondere a eventuali domande o di indicare possibili soluzioni per casi specifici. Le persone di contatto delle nostre Sezioni Autorizzazioni I e II della Divisione Infrastruttura sono a vostra disposizione. Valuteremo a tempo debito l'esperienza relativa all'applicazione della nuova disposizione e, se necessario, apporteremo le necessarie precisazioni alla procedura qui descritta.

Cordiali saluti

Ufficio federale dei trasporti



Franziska Sarott, caposezione
Sezione Autorizzazioni I



Pierre-André Pianzola, caposezione
Sezione Autorizzazioni II

Copia a:

- bw I/aa, bw II/aa

Link a :

- ABR, SPR, tutti i collaboratori di bw I, bw II, bt, st, ea, bb, gl, uw, su, km, re

⁷ RS 742.102 (fino al 30 giugno 2020: Ordinanza sugli emolumenti dell'UFT)