

# Legge federale sulle ferrovie (Lferr)<sup>1</sup>

del 20 dicembre 1957 (Stato 1° gennaio 2017)

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visti gli articoli 81, 87 e 87a della Costituzione federale<sup>2,3</sup>  
visto il messaggio del Consiglio federale del 3 febbraio 1956<sup>4</sup>,  
*decreta:*

## Capitolo 1: Disposizioni generali<sup>5</sup>

**Art. 1<sup>6</sup>** Oggetto e campo d'applicazione

<sup>1</sup> La presente legge disciplina la costruzione e l'esercizio delle ferrovie.

<sup>2</sup> La ferrovia comprende l'infrastruttura utilizzata per il trasporto di viaggiatori soggetto a concessione o aperta al traffico in regime di accesso alla rete, nonché i trasporti effettuati avvalendosi di tale infrastruttura.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale decide dell'assoggettamento alla presente legge di altri impianti e veicoli a guida vincolata.

**Art. 2<sup>7</sup>** Imprese ferroviarie

Le imprese ferroviarie sono imprese che:

- a. costruiscono ed esercitano l'infrastruttura (gestori dell'infrastruttura);
- b. effettuano trasporti avvalendosi dell'infrastruttura (imprese di trasporto ferroviario).

RU **1958** 347

<sup>1</sup> Introdotta dal n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>2</sup> RS **101**

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>4</sup> BBI **1956** I 213 ediz. ted.; FF **1956** I 205 ediz. franc.

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>6</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>7</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

**Art. 3<sup>8</sup>** Espropriazione<sup>9</sup>

<sup>1</sup> Le imprese ferroviarie titolari di una concessione d'infrastruttura secondo l'articolo 5 possono esercitare il diritto di espropriazione conformemente alla legislazione federale se, al momento del rilascio della concessione, è confermato l'interesse pubblico secondo l'articolo 6 capoverso 1 lettera a.

<sup>2</sup> La procedura di espropriazione è applicabile soltanto se sono falliti i tentativi di acquisire i diritti necessari mediante trattative private o mediante ricomposizione particellare.

<sup>3</sup> I diritti sui fondi appartenenti alle ferrovie non possono essere acquisiti per usucapione.

**Art. 4<sup>10</sup>****Capitolo 2:<sup>11</sup> Imprese ferroviarie<sup>12</sup>****Sezione 1: Gestori dell'infrastruttura<sup>13</sup>****Art. 5** Concessione d'infrastruttura e autorizzazione di sicurezza<sup>14</sup>

<sup>1</sup> Chi intende costruire ed esercitare un'infrastruttura ferroviaria deve disporre di una concessione d'infrastruttura (concessione).<sup>15</sup>

<sup>2</sup> L'impresa ferroviaria concessionaria ha il diritto e l'obbligo di costruire ed esercitare l'infrastruttura ferroviaria secondo le prescrizioni della legislazione ferroviaria e della concessione.

<sup>3</sup> L'esercizio dell'infrastruttura comprende l'allestimento e la manutenzione degli impianti, nonché la gestione dei sistemi di alimentazione elettrica, di direzione dell'esercizio e di sicurezza.

<sup>8</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>9</sup> Giusta la LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457), in tutta la legge i titoli marginali sono trasformati in rubriche centrali. I numeri e le lettere non sono ripresi.

<sup>10</sup> Abrogato dal n. 18 dell'all. alla L del 24 mar. 2000 sul foro, con effetto dal 1° gen. 2001 (RU **2000** 2355; FF **1999** 2427).

<sup>11</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>12</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>13</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>14</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>15</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>4</sup> Per l'esercizio dell'infrastruttura è inoltre necessaria un'autorizzazione di sicurezza. Il Consiglio federale può prevedere agevolazioni per le imprese attive a livello regionale.<sup>16</sup>

**Art. 6<sup>17</sup>** Rilascio, modifica e rinnovo della concessione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale rilascia la concessione se:

- a. sussiste un interesse pubblico alla costruzione e all'esercizio dell'infrastruttura; o
- b. ci si può attendere un esercizio finanziato con mezzi propri.

<sup>2</sup> Per il rilascio della concessione il presupposto è inoltre che:

- a. non vi si oppongano interessi pubblici essenziali, in particolare in materia di pianificazione del territorio, protezione dell'ambiente, protezione della natura e del paesaggio o cooperazione nazionale in materia di sicurezza;
- b. l'esercizio di una ferrovia senza funzione di collegamento adempia le condizioni secondo l'articolo 11 della legge del 20 marzo 2009<sup>18</sup> sul trasporto di viaggiatori; e
- c. l'impresa sia iscritta nel registro di commercio.

<sup>3</sup> Prima di rilasciare la concessione il Consiglio federale sente i Cantoni interessati.

<sup>4</sup> Per le tranvie deve essere stata concessa o garantita l'autorizzazione prevista dal diritto cantonale per l'uso della strada pubblica.

<sup>5</sup> La concessione è accordata per 50 anni al massimo. Può essere modificata e rinnovata.

<sup>6</sup> Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) è competente per:

- a. le modifiche della concessione, salvo le estensioni;
- b. il rinnovo della concessione.<sup>19</sup>

**Art. 7<sup>20</sup>** Trasferimento

<sup>1</sup> Su richiesta del titolare della concessione, il DATEC può trasferire la concessione a un'altra impresa.<sup>21</sup> I Cantoni interessati devono essere previamente consultati.

<sup>16</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>17</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>18</sup> RS **745.1**

<sup>19</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>20</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>21</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>2</sup> Se sono trasferiti solo taluni diritti o obblighi legali o derivanti dalla concessione, il titolare della concessione sottopone all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), per conoscenza, i contratti d'esercizio conclusi a tale scopo. Il titolare della concessione continua a rispondere, di fronte alla Confederazione, dell'adempimento degli obblighi legali o derivanti dalla concessione.

#### **Art. 8** Revoca ed estinzione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale, sentiti i Cantoni interessati, può revocare la concessione qualora:

- a. la costruzione non sia iniziata o ultimata o l'impianto non sia messo in esercizio entro i termini stabiliti nella concessione;
- b. l'impresa ferroviaria violi gravemente gli obblighi ad essa imposti dalla legge e dalla concessione;
- c. interessi pubblici essenziali, in particolare il soddisfacimento adeguato ed economico delle esigenze di trasporto, lo giustifichino; in questo caso l'impresa ferroviaria dev'essere indennizzata adeguatamente.

<sup>2</sup> La concessione si estingue:

- a. alla sua scadenza;
- b. mediante riscatto da parte della Confederazione;
- c. in seguito a rinuncia se il Consiglio federale, sentiti i Cantoni interessati, l'autorizza;
- d.<sup>22</sup> se, nella liquidazione forzata, l'impresa ferroviaria non può essere aggiudicata al miglior offerente nemmeno al secondo incanto.

#### **Art. 8a<sup>23</sup>** Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione di sicurezza

<sup>1</sup> L'autorizzazione di sicurezza è rilasciata dall'UFT.

<sup>2</sup> L'autorizzazione di sicurezza comprende l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura e l'accettazione dei provvedimenti che lo stesso ha preso per garantire la sicurezza dell'esercizio sulle sue tratte.

<sup>3</sup> L'autorizzazione di sicurezza è rilasciata per cinque anni al massimo; può essere rinnovata.

#### **Art. 8b<sup>24</sup>** Revoca

L'UFT revoca l'autorizzazione di sicurezza, completamente o parzialmente, senza diritto di indennizzo, qualora le condizioni del rilascio non siano più soddisfatte o se

<sup>22</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>23</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>24</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

il gestore dell'infrastruttura si è reso colpevole di violazione grave o ripetuta della legge o dell'autorizzazione.

## Sezione 2: Imprese di trasporto ferroviario<sup>25</sup>

**Art. 8c<sup>26</sup>** Autorizzazione di accesso alla rete e certificato di sicurezza

<sup>1</sup> Chi intende effettuare trasporti ferroviari deve disporre di una licenza in quanto impresa di trasporto ferroviario (autorizzazione di accesso alla rete) e di un certificato di sicurezza. Il Consiglio federale può prevedere deroghe per le imprese attive a livello regionale.

<sup>2</sup> L'impresa di trasporto ferroviario che dispone di un certificato di sicurezza è abilitata a effettuare trasporti ferroviari su tutte le sue tratte e sulle tratte di terzi per le quali è valido il certificato di sicurezza.

<sup>3</sup> L'impresa di trasporto ferroviario deve rispettare le prescrizioni legali svizzere, in particolare:

- a. le prescrizioni tecniche e d'esercizio;
- b. le prescrizioni sulle attività rilevanti per la sicurezza.

<sup>4</sup> È fatto salvo il diritto di trasportare regolarmente viaggiatori a titolo professionale conferito secondo gli articoli 6–8 della legge del 20 marzo 2009<sup>27</sup> sul trasporto di viaggiatori.

**Art. 8d<sup>28</sup>** Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione di accesso alla rete

<sup>1</sup> L'UFT rilascia l'autorizzazione di accesso alla rete se l'impresa di trasporto ferroviario:

- a. dispone di un'organizzazione sufficiente e delle conoscenze e dell'esperienza necessarie per garantire un esercizio sicuro e affidabile;
- b. ha una capacità finanziaria e una copertura assicurativa sufficienti;
- c. soddisfa i requisiti in materia di affidabilità dei responsabili della direzione;
- d. osserva le prescrizioni in materia di diritto del lavoro e le condizioni di lavoro abituali nel settore;
- e. ha la propria sede in Svizzera.

<sup>2</sup> L'autorizzazione è rilasciata per dieci anni al massimo. Può essere rinnovata.

<sup>25</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457). Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>26</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>27</sup> RS 745.1

<sup>28</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>3</sup> Se il riconoscimento reciproco è convenuto con altri Stati, le autorizzazioni rilasciate da questi Stati sono valide anche in Svizzera.

#### **Art. 8e<sup>29</sup>** Rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza

<sup>1</sup> L'UFT è competente per il rilascio del certificato di sicurezza.

<sup>2</sup> Il certificato di sicurezza comprende l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa di trasporto ferroviario e l'accettazione dei provvedimenti che la stessa ha preso per garantire la sicurezza dell'esercizio sulle tratte utilizzate. L'impresa deve in particolare provare che:

- a. il personale dispone delle qualifiche necessarie per garantire un esercizio sicuro;
- b. il materiale rotabile soddisfa i requisiti per un esercizio sicuro.

<sup>3</sup> Il certificato di sicurezza è rilasciato per cinque anni al massimo. Può essere rinnovato.

<sup>4</sup> Se il riconoscimento reciproco è convenuto con altri Stati, i certificati rilasciati da questi Stati sono validi anche in Svizzera.

#### **Art. 8f<sup>30</sup>** Revoca

L'UFT revoca l'autorizzazione di accesso alla rete e il certificato di sicurezza, completamente o parzialmente, senza diritto di indennizzo, qualora le condizioni del rilascio non siano più soddisfatte o se l'impresa di trasporto ferroviario si è resa colpevole di violazione grave o ripetuta della legge, dell'autorizzazione o del certificato.

#### **Art. 9<sup>31</sup>**

#### **Art. 9a<sup>32</sup>** Garanzia dell'accesso alla rete

<sup>1</sup> Il gestore dell'infrastruttura accorda alle imprese di trasporto ferroviario l'accesso senza discriminazioni alla rete.<sup>33</sup>

<sup>2</sup> e <sup>3</sup> ...<sup>34</sup>

<sup>29</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>30</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>31</sup> Abrogata dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>32</sup> Introdotta dal n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>33</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° dic. 2012 (RU **2012** 5619; FF **2011** 823).

<sup>34</sup> Abrogata dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, con effetto dal 1° gen. 2017 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>4</sup> L'accesso alla rete su un percorso definito nello spazio e nel tempo (traccia) può essere chiesto da ogni impresa interessata a svolgere il trasporto ferroviario. L'impresa deve presentare, almeno un mese prima dell'inizio dell'esercizio, un'autorizzazione di accesso alla rete oppure incaricare un'impresa di trasporto ferroviario di svolgere il trasporto. L'impresa di trasporto ferroviario che effettua il trasporto deve presentare il certificato di sicurezza al più tardi al momento dell'inizio delle corse.<sup>35</sup>

<sup>5</sup> Le tracce non possono essere né vendute né trasferite a un'altra impresa. L'incarico di cui al capoverso 4 non è considerato vendita o trasferimento.<sup>36</sup>

<sup>6</sup> Il Consiglio federale definisce gli ulteriori principi dell'accesso alla rete e disciplina i particolari. Può concludere con altri Stati accordi che garantiscono l'accesso alla rete alle imprese estere. A tal fine tiene conto del principio di reciprocità.<sup>37</sup>

#### **Art. 9b<sup>38</sup>** Utilizzazione della rete e attribuzione delle tracce

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce in un programma di utilizzazione della rete il numero minimo di tracce da riservare ai singoli generi di trasporto. Al riguardo considera in particolare:

- a. gli scopi degli investimenti effettuati o decisi dalla Confederazione, dai Cantoni e dai privati per il traffico ferroviario;
- b. la richiesta di catene di trasporto concertate nel traffico viaggiatori e merci;
- c. le capacità necessarie per soddisfare la domanda prevista nel traffico viaggiatori e merci;
- d. la possibilità di ottenere un'esecuzione economica del traffico viaggiatori e merci per ferrovia.

<sup>2</sup> Se necessario, il Consiglio federale adegua il programma alle mutate condizioni.

<sup>3</sup> I gestori dell'infrastruttura elaborano un piano di utilizzazione della rete per ciascuno dei sei anni che precedono ogni anno d'orario. Nel piano concretizzano il programma di utilizzazione della rete e stabiliscono in particolare la ripartizione giornaliera e settimanale delle tracce per i singoli generi di trasporto. Sottopongono il piano per approvazione all'UFT.

<sup>4</sup> Le tracce sono attribuite conformemente ai piani di utilizzazione della rete. Nella misura in cui esistano capacità libere, la priorità è data al traffico viaggiatori cadenzato. Il Consiglio federale può prevedere deroghe a questa priorità tenuto conto delle esigenze macroeconomiche e della pianificazione del territorio.

<sup>35</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° dic. 2012 (RU 2012 5619; FF 2011 823).

<sup>36</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° dic. 2012 (RU 2012 5619; FF 2011 823).

<sup>37</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° dic. 2012 (RU 2012 5619; FF 2011 823).

<sup>38</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° gen. 2017 (RU 2016 1845; FF 2014 3253).

<sup>5</sup> L'UFT disciplina la procedura di attribuzione delle tracce e i dettagli relativi ai piani di utilizzazione della rete.

#### **Art. 9c<sup>39</sup>** Diritto alla remunerazione

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria concessionaria ha diritto a una remunerazione per l'utilizzazione della sua infrastruttura.

<sup>2</sup> Le imprese interessate disciplinano in una convenzione le modalità del diritto di accesso e della remunerazione. Se le parti non trovano un accordo, decide la commissione di arbitrato (art. 40a).

<sup>3</sup> La remunerazione va stabilita senza discriminazione e deve coprire almeno i costi marginali causati normalmente da una tratta moderna e fissati dall'UFT per quella categoria di tratte. La remunerazione considera in particolare i diversi costi connessi alla rete e all'impatto ambientale dei veicoli, nonché la domanda. Nel caso del trasporto regolare di viaggiatori, la remunerazione corrisponde ai costi marginali fissati dall'UFT per la categoria di tratta e alla quota sui proventi del trasporto fissata dall'autorità concedente.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale stabilisce i principi per il calcolo e disciplina la pubblicazione. Nello stabilire questi principi fa in modo che i prezzi di traccia siano uguali sulle tratte comparabili e che le capacità ferroviarie siano sfruttate in modo ottimale.<sup>40</sup>

### **Capitolo 3: Vigilanza<sup>41</sup>**

#### **Art. 10** Autorità di vigilanza

<sup>1</sup> La costruzione e l'esercizio delle ferrovie sottostanno alla vigilanza del Consiglio federale. Esso può adeguatamente limitarla per le ferrovie che servono prevalentemente il traffico locale o che si trovano in condizioni particolarmente semplici e non sono tecnicamente congiunte ad altre ferrovie.<sup>42</sup>

<sup>2</sup> L'UFT è l'autorità di vigilanza.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> Originario art. 9b. Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>40</sup> Nuovo testo giusta il n. I I della LF del 19 dic. 2008 (modifiche del diritto dei trasporti), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5973; FF **2007** 3997).

<sup>41</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>42</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>43</sup> Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).



**Art. 11**<sup>44</sup>**Art. 12** Competenze speciali dell'UFT<sup>45</sup>

L'UFT può annullare, oppure impedire che siano eseguite, le decisioni e le disposizioni degli organi o dei servizi dell'impresa ferroviaria che sono contrarie alla presente legge, alla concessione o a convenzioni internazionali o che ledono importanti interessi nazionali.

**Art. 13**<sup>46</sup>**Art. 14**<sup>47</sup>**Art. 14a**<sup>48</sup> Obbligo di notifica e di collaborazione

<sup>1</sup> Le imprese ferroviarie devono comunicare senza indugio all'UFT gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.

<sup>2</sup> Devono in ogni momento fornire all'UFT le informazioni e i documenti necessari. Devono inoltre concedere all'UFT libero accesso a tutte le parti degli impianti ferroviari e dei veicoli e coadiuvarlo a titolo gratuito nelle attività di esame e di controllo.

**Art. 15**<sup>49</sup> Inchiesta sugli infortuni e gli incidenti gravi

<sup>1</sup> Per ogni infortunio e incidente grave nell'esercizio delle ferrovie è aperta un'inchiesta intesa a chiarirne le circostanze, lo svolgimento e le cause.

<sup>2</sup> L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi. Essa non verte sulla determinazione della colpa e della responsabilità.

**Art. 15a**<sup>50</sup> Servizio d'inchiesta

<sup>1</sup> Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

<sup>2</sup> Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative; esso è amministrativamente subordinato al DATEC.

<sup>44</sup> Abrogato dal n. 75 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197; FF **2001** 3764).

<sup>45</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>46</sup> Abrogato dal n. I della LF del 18 giu. 1993, con effetto dal 1° gen. 1994 (RU **1993** 3199; FF **1993** 1 609).

<sup>47</sup> Abrogato dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>48</sup> Introdotto dall'all. alla LF del 1° ott. 2010 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263). Nuovo testo giusta il n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

<sup>49</sup> Nuovo testo giusta l'all. alla LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263).

<sup>50</sup> Introdotto dall'all. alla LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 1119 4573; FF **2009** 4263).

<sup>3</sup> Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

<sup>4</sup> La direzione assume gli altri collaboratori del servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 25 della legge federale del 21 dicembre 1948<sup>51</sup> sulla navigazione aerea.

#### **Art. 15b<sup>52</sup>** Procedura del servizio d'inchiesta

<sup>1</sup> Il servizio d'inchiesta presenta un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

<sup>2</sup> Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;
- c. sequestri;
- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;
- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

<sup>3</sup> Se tange diritti od obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non disponga altrimenti, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968<sup>53</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>4</sup> Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impugunate entro dieci giorni mediante opposizione al servizio d'inchiesta.

<sup>5</sup> Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

#### **Art. 15c<sup>54</sup>** Spese della procedura d'inchiesta

Se in un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della colpa.

<sup>51</sup> RS 748.0

<sup>52</sup> Introdotto dall'all. alla LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 1119 4573; FF 2009 4263).

<sup>53</sup> RS 172.021

<sup>54</sup> Introdotto dall'all. alla LF del 1° ott. 2010, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 1119 4573; FF 2009 4263).

**Art. 16<sup>55</sup>**      Trattamento di dati da parte dell'UFT

<sup>1</sup> Nell'ambito della sua attività di vigilanza l'UFT è autorizzato a rilevare i dati necessari presso le imprese ferroviarie e a elaborarli. Le imprese ferroviarie forniscono i dati necessari per la statistica ufficiale dei trasporti.<sup>56</sup>

<sup>2</sup> L'UFT può rilevare dati che servono per allestire una licenza presso le persone interessate e elaborarli.

<sup>3</sup> Ai fini della pianificazione dei trasporti, l'UFT può chiedere alle imprese ferroviarie di rilevare e trasmettergli dati relativi alle tratte. Può divulgarli nella misura necessaria per conseguire gli obiettivi prefissati e se sussiste un interesse pubblico preponderante.

<sup>4</sup> Dopo aver valutato la proporzionalità del provvedimento, l'UFT può pubblicare dati degni di particolare protezione se essi consentono di trarre conclusioni sul rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza da parte dell'impresa ferroviaria. Può in particolare pubblicare informazioni concernenti:

- a. il ritiro o la revoca di concessioni e autorizzazioni;
- b. violazioni delle disposizioni concernenti la protezione del lavoro o le condizioni di lavoro.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale disciplina i dettagli, in particolare la forma della pubblicazione.

**Art. 16a<sup>57</sup>**      Trattamento di dati da parte del titolare della concessione

<sup>1</sup> Per le attività che rientrano nella concessione, il titolare della stessa sottostà agli articoli 16–25<sup>bis</sup> della legge federale del 19 giugno 1992<sup>58</sup> sulla protezione dei dati (LPD). Se agisce secondo il diritto privato, sottostà invece agli articoli 12–15 LPD.

<sup>2</sup> Il titolare della concessione può trattare dati personali degni di particolare protezione e profili della personalità se è necessario per la sicurezza dell'infrastruttura, in particolare per la costruzione e l'esercizio della medesima. Questo vale anche per terzi che svolgono compiti per il titolare della concessione. Il titolare della concessione rimane responsabile del rispetto delle disposizioni sulla protezione dei dati.

<sup>3</sup> La vigilanza è retta dall'articolo 27 LPD.

**Art. 16b<sup>59</sup>**      Videosorveglianza

<sup>1</sup> A tutela dell'infrastruttura, il titolare della concessione può installare una videosorveglianza.

<sup>55</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>56</sup> Per. introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>57</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>58</sup> RS **235.1**

<sup>59</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>2</sup> Il titolare della concessione può affidare la videosorveglianza a terzi ai quali ha affidato compiti di sicurezza. È responsabile del rispetto delle disposizioni sulla protezione dei dati.

<sup>3</sup> I segnali video possono essere registrati. Di principio devono essere analizzati al più tardi il giorno feriale successivo alla registrazione.

<sup>4</sup> Dopo l'analisi i segnali video devono essere conservati in un luogo a prova di furto. I segnali video conservati devono essere protetti dagli abusi e distrutti al più tardi entro 100 giorni.

<sup>5</sup> Le registrazioni possono essere comunicate solo alle autorità di perseguimento penale o alle autorità presso le quali le imprese presentano una denuncia o fanno valere pretese legali.

<sup>6</sup> Il Consiglio federale disciplina i dettagli, segnatamente il modo in cui i segnali video devono essere conservati e protetti dagli abusi.

## Capitolo 4: Piani, costruzione ed esercizio <sup>60</sup>

### Sezione 1: Principi<sup>61</sup>

**Art. 17<sup>62</sup>** Esigenze del traffico, dell'ambiente e della sicurezza<sup>63</sup>

<sup>1</sup> Gli impianti ferroviari e i veicoli devono essere costruiti, gestiti, conservati e rinnovati secondo le esigenze del traffico, dell'ambiente e i progressi della tecnica. I bisogni delle persone con mobilità ridotta vanno pure considerati adeguatamente.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale emana prescrizioni concernenti la costruzione e l'esercizio, nonché l'unità tecnica e l'ammissibilità, fermi restando l'interoperabilità e uno standard di sicurezza conforme alla tratta. Il Consiglio federale fa in modo che non si abusi delle prescrizioni tecniche per impedire la libera concorrenza.

<sup>3</sup> L'UFT emana prescrizioni relative al servizio ferroviario.<sup>64</sup>

<sup>4</sup> Nel quadro delle prescrizioni, le imprese ferroviarie sono responsabili della sicurezza d'esercizio degli impianti ferroviari e dei veicoli. Esse sono tenute a redigere le prescrizioni necessarie per la sicurezza dell'esercizio e a presentarle all'UFT.

<sup>60</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>61</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>62</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU 1998 2835; FF 1997 1 809).

<sup>63</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>64</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

**Art. 17a<sup>65</sup>** Registro dei veicoli immatricolati

<sup>1</sup> L'UFT tiene un registro di tutti i veicoli immatricolati in Svizzera conformemente alla presente legge.

<sup>2</sup> I titolari di un'autorizzazione d'esercizio (detentori) sono tenuti ad annunciare i loro veicoli all'UFT per la registrazione.

<sup>3</sup> Il registro è accessibile a tutte le autorità svizzere ed estere preposte alla sicurezza e a tutti i servizi svizzeri ed esteri d'inchiesta sugli incidenti nonché a tutte le altre persone che hanno un interesse legittimo.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale disciplina:

- a. l'identificazione dei veicoli;
- b. i dettagli concernenti l'accesso al registro;
- c. i contenuti del registro accessibili al pubblico.

<sup>5</sup> Il Consiglio federale può:

- a. delegare a terzi la tenuta del registro;
- b. designare categorie di veicoli esentate dall'obbligo di registrazione.

**Art. 17b<sup>66</sup>** Manutenzione dei veicoli

<sup>1</sup> È responsabile della manutenzione del veicolo la persona iscritta come tale nel registro dei veicoli immatricolati in Svizzera.

<sup>2</sup> Se il veicolo non è registrato o se nel registro non è indicato un responsabile della manutenzione, tale responsabilità incombe al detentore o, a titolo sussidiario, alla persona che ha il potere di disporre effettivamente del veicolo.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può stabilire i requisiti che devono adempiere le persone responsabili della manutenzione e le persone incaricate della manutenzione.

**Art. 17c<sup>67</sup>** Valutazione degli aspetti rilevanti per la sicurezza

<sup>1</sup> Nelle procedure di autorizzazione l'UFT valuta gli aspetti rilevanti per la sicurezza in funzione dei rischi, sulla scorta di perizie di sicurezza o mediante controlli per campionatura.

<sup>2</sup> L'UFT stabilisce i punti per i quali il richiedente deve produrre perizie di sicurezza.

<sup>65</sup> Introdotto dal n. I 1 della LF del 19 dic. 2008 (modifiche del diritto dei trasporti) (RU **2009** 5973; FF **2007** 3997). Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>66</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457). Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>67</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

## Sezione 2: Procedura di approvazione dei piani<sup>68</sup>

### Art. 18<sup>69</sup> Principio

<sup>1</sup> Le costruzioni e gli impianti destinati esclusivamente o prevalentemente alla costruzione e all'esercizio di una ferrovia (impianti ferroviari) possono essere costruiti o modificati unicamente previa approvazione dei piani da parte dell'autorità competente.

<sup>2</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani è l'UFT.<sup>70</sup>

<sup>3</sup> Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale.

<sup>4</sup> Non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato l'adempimento dei compiti dell'impresa ferroviaria.

<sup>5</sup> Per l'approvazione dei piani di progetti che incidono considerevolmente sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente, occorre di principio un piano settoriale secondo la legge federale del 22 giugno 1979<sup>71</sup> sulla pianificazione del territorio.

<sup>6</sup> Sono considerati impianti ferroviari anche le strutture di raccordo e gli impianti connessi con la costruzione e l'esercizio nonché le ubicazioni per il riciclaggio e il deposito di materiale di scavo o di detriti che sono in uno stretto rapporto spaziale e funzionale con l'impianto progettato.

### Art. 18a<sup>72</sup> Diritto applicabile

La procedura di approvazione dei piani è retta dalle disposizioni della presente legge e, in subordine, da quelle della legge federale del 20 giugno 1930<sup>73</sup> sull'espropriazione (LEspr).

<sup>68</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>69</sup> Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>70</sup> Nuovo testo giusta il n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

<sup>71</sup> RS **700**

<sup>72</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>73</sup> RS **711**

**Art. 18b**<sup>74</sup> Introduzione della procedura<sup>75</sup>

La domanda di approvazione dei piani va presentata, con la documentazione necessaria, all'autorità competente per l'approvazione dei piani. Questa esamina se la documentazione è completa e, se del caso, chiede di completarla.

**Art. 18c**<sup>76</sup> Atti preparatori

<sup>1</sup> Prima del deposito pubblico della domanda, l'impresa di costruzioni<sup>77</sup> deve mettere in evidenza, mediante picchettamento e, per gli edifici, mediante l'indicazione dei profili, le modifiche del terreno necessarie per l'opera progettata.

<sup>2</sup> Le obiezioni contro il picchettamento o l'indicazione di profili devono essere presentate subito, al più tardi però entro il termine di deposito dei piani, presso l'autorità competente per l'approvazione dei piani.

<sup>3</sup> Agli altri atti preparatori, all'eliminazione delle divergenze o per consolidare le basi decisionali si applica la procedura di cui all'articolo 15 LEspr<sup>78</sup>. Circa le obiezioni di terzi decide l'autorità competente per l'approvazione dei piani.

**Art. 18d**<sup>79</sup> Consultazione, pubblicazione e deposito dei piani

<sup>1</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani trasmette la domanda ai Cantoni interessati, invitandoli a esprimere il loro parere entro tre mesi. In casi motivati tale termine può eccezionalmente essere prorogato.

<sup>2</sup> La domanda deve essere pubblicata negli organi ufficiali di pubblicazione dei Cantoni e dei Comuni interessati e depositata pubblicamente durante 30 giorni.

<sup>3</sup> Il deposito pubblico ha per conseguenza il bando d'espropriazione secondo gli articoli 42–44 LEspr<sup>80</sup>.

<sup>74</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>75</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>76</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>77</sup> Rettifica della Commissione di redazione dell'AF: invece di «impresa di costruzioni» leggasi «impresa ferroviaria».

<sup>78</sup> RS **711**

<sup>79</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>80</sup> RS **711**

**Art. 18<sup>e81</sup>** Avviso personale

Al più tardi con il deposito pubblico della domanda l'impresa ferroviaria deve inviare agli aventi diritto all'indennità secondo l'articolo 31 LEspr<sup>82</sup> un avviso personale sui diritti da espropriare.

**Art. 18<sup>f83</sup>** Opposizione

<sup>1</sup> Chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge del 20 dicembre 1968<sup>84</sup> sulla procedura amministrativa o della LEspr<sup>85</sup> può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'autorità competente. Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

<sup>2</sup> Entro il termine di deposito dei piani vanno sollevate tutte le obiezioni relative al diritto d'espropriazione e vanno presentate tutte le domande di indennità o di prestazioni in natura. Successive opposizioni e domande secondo gli articoli 39–41 LEspr devono essere inoltrate all'autorità competente per l'approvazione dei piani.

<sup>3</sup> I Comuni salvaguardano i loro interessi mediante opposizione.

**Art. 18<sup>g86</sup>** Eliminazione delle divergenze<sup>87</sup>

L'eliminazione delle divergenze nell'Amministrazione federale è disciplinata dall'articolo 62*b* della legge federale del 21 marzo 1997<sup>88</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione.

81 Introdotta dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

82 RS **711**

83 Introdotta dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

84 RS **172.021**

85 RS **711**

86 Introdotta dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

87 Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

88 RS **172.010**



**Art. 18<sup>h</sup>**<sup>89</sup> Durata di validità<sup>90</sup>

<sup>1</sup> Con l'approvazione dei piani l'autorità competente decide simultaneamente anche circa le opposizioni relative al diritto di espropriazione.

<sup>2</sup> Può approvare progetti a tappe, se la loro trattazione separata non pregiudica la valutazione globale del progetto.

<sup>3</sup> L'approvazione dei piani decade se entro cinque anni dal passaggio in giudicato della decisione non è stato dato inizio all'esecuzione del progetto di costruzione.

<sup>4</sup> Per gravi motivi, l'autorità competente per l'approvazione dei piani può prorogare di tre anni al massimo la durata di validità dell'approvazione. La proroga è esclusa se la situazione determinante di fatto o di diritto si è sostanzialmente modificata dal passaggio in giudicato dell'approvazione.

<sup>5</sup> ...<sup>91</sup>

**Art. 18<sup>i</sup>**<sup>92</sup> Procedura semplificata

<sup>1</sup> La procedura semplificata di approvazione dei piani è applicata a:

- a. progetti di costruzioni e impianti limitati localmente e che concernono pochi interessati chiaramente individuabili;
- b. impianti ferroviari la cui modifica o trasformazione della destinazione non alterano in maniera sostanziale l'aspetto esterno, non ledono interessi degni di protezione di terzi e hanno soltanto ripercussioni insignificanti sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente;
- c. impianti ferroviari che sono rimossi entro tre anni al più tardi.

<sup>2</sup> Ai piani particolareggiati che si basano su un progetto già approvato si applica la procedura semplificata.

<sup>3</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani può ordinare il picchettamento. La domanda non è né pubblicata né depositata pubblicamente. L'autorità competente per l'approvazione dei piani sottopone il progetto agli interessati, sempreché non abbiano dato precedentemente il loro consenso per scritto; questi possono fare opposizione entro 30 giorni. L'autorità competente per l'approvazione dei piani può chiedere un parere a Cantoni e Comuni. Impartisce un termine adeguato a tal fine.

<sup>89</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>90</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>91</sup> Abrogato dal n. 75 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197; FF **2001** 3764).

<sup>92</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>4</sup> Per il rimanente si applicano le disposizioni sulla procedura ordinaria. In caso di dubbio è eseguita la procedura ordinaria.

**Art. 18<sup>k93</sup>** Procedura di stima; immissione in possesso anticipata

<sup>1</sup> Dopo la conclusione della procedura di approvazione dei piani è eseguita, se necessario, la procedura di stima dinanzi alla Commissione federale di stima (Commissione di stima) secondo le disposizioni della L<sup>Espr</sup><sup>94</sup>. Vengono discusse soltanto le pretese annunciate.

<sup>2</sup> L'autorità competente per l'approvazione dei piani trasmette al presidente della Commissione di stima i piani approvati, il piano di espropriazione, la tabella dei fondi di cui si chiede l'espropriazione e le pretese annunciate.

<sup>3</sup> Il presidente della Commissione di stima può, sulla base di una decisione esecutiva di approvazione dei piani, autorizzare l'immissione in possesso anticipata. Si presume che, senza l'immissione in possesso anticipata, l'espropriante subirebbe un significativo pregiudizio. Per il rimanente si applica l'articolo 76 L<sup>Espr</sup>.

**Art. 18<sup>95</sup>** Partecipazione dei Cantoni

<sup>1</sup> Se la costruzione di impianti ferroviari, in particolare di gallerie, genera considerevoli quantità di materiali di scavo o di detriti che non possono essere riciclati o depositati nei pressi dell'impianto, i Cantoni interessati designano i siti necessari per la loro eliminazione.

<sup>2</sup> Se al momento dell'approvazione dei piani non vi è un'autorizzazione passata in giudicato del Cantone interessato, l'autorità competente per l'approvazione dei piani può designare un sito per il deposito temporaneo e stabilire le condizioni e gli oneri connessi al suo uso. In tal caso si applicano le disposizioni procedurali relative agli impianti ferroviari. Il Cantone designa entro cinque anni i siti per l'eliminazione dei materiali.

**Art. 18<sup>m96</sup>** Impianti accessori

<sup>1</sup> L'edificazione e la modifica di costruzioni e di impianti non destinati totalmente o prevalentemente all'esercizio ferroviario (impianti accessori) sono sottoposte al diritto cantonale. L'edificazione e la modifica possono essere autorizzate unicamente previo consenso dell'impresa ferroviaria se gli impianti accessori:

<sup>93</sup> Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982 (RU **1984** 1429; FF **1981** I 313). Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>94</sup> RS **711**

<sup>95</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>96</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

- a. occupano terreni della ferrovia o confinano con essi;
- b. potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.

<sup>2</sup> L'autorità cantonale sente l'UFT prima di autorizzare un impianto accessorio:

- a. su proposta di una delle parti, se il committente della costruzione e l'impresa ferroviaria non giungono a un'intesa;
- b. se la costruzione rende impossibile il futuro sviluppo dell'impianto ferroviario o lo complica considerevolmente;
- c. se il terreno edificabile è incluso in una zona riservata o in un allineamento di diritto ferroviario.

<sup>3</sup> L'UFT può impugnare le decisioni delle autorità cantonali in applicazione della presente legge e delle sue disposizioni d'applicazione con i rimedi giuridici del diritto federale e del diritto cantonale.

### Sezione 3: Zone riservate<sup>97</sup>

#### Art. 18<sup>n</sup><sup>98</sup> Determinazione<sup>99</sup>

<sup>1</sup> L'UFT può, di modo proprio o su proposta di un'impresa ferroviaria, di un Cantone o di un Comune, determinare zone riservate concernenti regioni esattamente delimitate, per assicurare la disponibilità dei terreni necessari a costruzioni e impianti ferroviari. I servizi federali, i Cantoni, i Comuni e i proprietari fondiari interessati devono essere consultati. La consultazione dei Comuni e dei proprietari fondiari interessati spetta ai Cantoni.

<sup>2</sup> Le decisioni sulla determinazione di zone riservate sono pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione del termine di ricorso. Il ricorso non ha effetto sospensivo.

#### Art. 18<sup>o</sup><sup>100</sup> Effetti<sup>101</sup>

<sup>1</sup> Nelle zone riservate non può essere eseguita alcuna trasformazione contraria al loro scopo. Sono eccettuati i provvedimenti di manutenzione o per l'eliminazione di pericoli e di immissioni nocive. In casi eccezionali, possono essere autorizzati ulteriori provvedimenti, se il proprietario rinuncia a qualsiasi successiva indennità per il plusvalore.

<sup>97</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>98</sup> Originario art. 18b. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429 1435; FF 1981 I 313).

<sup>99</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>100</sup> Originario art. 18c. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429; FF 1981 I 313).

<sup>101</sup> Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>2</sup> Nelle zone riservate, fissate o previste, possono aver luogo atti preparatori. L'articolo 15 della L'Espr<sup>102</sup> è applicabile per analogia.

#### **Art. 18p**<sup>103</sup> Soppressione

<sup>1</sup> Le zone riservate decadono non appena la decisione che determina gli allineamenti passa in giudicato, ma al più tardi dopo cinque anni; possono essere prorogate di tre anni al massimo. Se una zona riservata decade, può esserne ridefinita un'altra con perimetro parzialmente o totalmente identico.

<sup>2</sup> L'UFT sopprime una zona riservata, d'ufficio o su domanda dell'impresa ferroviaria, del Cantone o del Comune, quando constata che l'impianto ferroviario progettato non sarà eseguito.

<sup>3</sup> Le decisioni concernenti la soppressione delle zone riservate devono essere pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione dei termini di ricorso.

### **Sezione 4: Allineamenti**<sup>104</sup>

#### **Art. 18q**<sup>105</sup> Determinazione<sup>106</sup>

<sup>1</sup> L'UFT può determinare allineamenti per assicurare costruzioni ed impianti ferroviari esistenti o futuri. I servizi federali, i Cantoni, i Comuni e i proprietari fondiari interessati devono essere consultati. La consultazione dei Comuni e dei proprietari fondiari interessati spetta ai Cantoni. Gli allineamenti devono corrispondere allo stato finale prevedibile delle opere e tener conto della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente. Possono essere delimitati verticalmente.

<sup>2</sup> Gli allineamenti possono essere determinati soltanto in virtù di piani approvati.

<sup>3</sup> Le decisioni sulla determinazione di allineamenti sono pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione del termine di ricorso.

#### **Art. 18r**<sup>107</sup> Effetti

<sup>1</sup> Entro gli allineamenti, come anche fra un allineamento e un impianto ferroviario non può essere eseguita alcuna trasformazione o altro intervento contrari allo scopo dell'allineamento. Sono eccettuati i provvedimenti presi per la manutenzione degli

<sup>102</sup> RS 711

<sup>103</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>104</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>105</sup> Originario art. 18e. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429; FF 1981 I 313).

<sup>106</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>107</sup> Originario art. 18f. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429; FF 1981 I 313).

immobili o per l'eliminazione di pericoli e di effetti nocivi. In casi eccezionali, possono essere autorizzati ulteriori provvedimenti, se il proprietario rinuncia a qualsiasi successiva indennità per il plusvalore.

<sup>2</sup> Nell'interno degli allineamenti fissati o previsti possono aver luogo atti preparatori. L'articolo 15 della LEspr<sup>108</sup> è applicabile per analogia.

**Art. 18s**<sup>109</sup> Soppressione

<sup>1</sup> L'UFT sopprime d'ufficio o su proposta di un'impresa ferroviaria, di un Cantone o di un Comune gli allineamenti divenuti privi d'oggetto.

<sup>2</sup> Le decisioni sulla soppressione di allineamenti sono pubblicate nei Comuni interessati, con l'indicazione del termine di ricorso.

<sup>3</sup> I principi dell'indebito arricchimento s'applicano per analogia ai casi in cui è stata versata un'indennità. Se trattasi di alienazione, il nuovo proprietario è tenuto alla restituzione. In caso di litigio, decide la Commissione di stima. ...<sup>110</sup>

**Art. 18t**<sup>111</sup> Riserva del diritto cantonale

D'intesa con l'UFT, possono essere determinati, oltre a quelli nel senso della presente legge, anche allineamenti secondo il diritto cantonale, se esplicano effetti giuridici più estesi.

## Sezione 5: Indennità per restrizioni della proprietà<sup>112</sup>

**Art. 18u**<sup>113</sup> ...<sup>114</sup>

<sup>1</sup> Se equivalgono a un'espropriazione, le restrizioni della proprietà secondo gli articoli 18n–18t danno luogo a un'indennità integrale. È fatto salvo l'articolo 21. Per il calcolo dell'indennità sono determinanti le condizioni esistenti all'entrata in vigore della restrizione della proprietà.

<sup>2</sup> L'indennità è dovuta dall'impresa ferroviaria oppure, se manca l'impresa, da colui che ha causato la restrizione della proprietà.

<sup>108</sup> RS 711

<sup>109</sup> Originario art. 18g. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429; FF 1981 I 313).

<sup>110</sup> Per. abrogato dal n. 75 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, con effetto dal 1° gen. 2007 (RU 2006 2197; FF 2001 3764).

<sup>111</sup> Originario art. 18h. Introdotto dal n. I della LF dell'8 ott. 1982, in vigore dal 1° gen. 1985 (RU 1984 1429; FF 1981 I 313).

<sup>112</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>113</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>114</sup> Abrogata dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>3</sup> L'interessato deve annunciare per scritto le sue pretese all'impresa ferroviaria, entro 10 anni dal giorno in cui è entrata in vigore la restrizione della proprietà. Se le pretese sono contestate, in tutto o in parte, si applica la procedura secondo gli articoli 57-75 LEspr<sup>115</sup>.

<sup>4</sup> Tale procedura riguarda unicamente le pretese annunciate. Sono escluse successive opposizioni contro la restrizione della proprietà fondiaria e domande intese a modificare autorizzazioni di impianti accessori (art. 18*m*), zone riservate e allineamenti.

<sup>5</sup> L'indennità produce interessi dal momento in cui ha effetto la restrizione della proprietà.

## Sezione 6: Ricomposizione particellare<sup>116</sup>

### Art. 18<sup>v</sup><sup>117</sup> ...<sup>118</sup>

<sup>1</sup> Se consente di assicurare i diritti reali necessari a un progetto e se non avviene volontariamente, la ricomposizione particellare dev'essere ordinata su domanda dell'autorità competente per l'approvazione dei piani entro un termine da essa fissato in virtù del diritto cantonale. Se tale termine non è osservato, si effettua la procedura ordinaria con espropriazioni.

<sup>2</sup> Nella procedura di ricomposizione particellare:

- a. possono essere inseriti fondi dell'impresa ferroviaria;
- b. può essere ridotta la superficie dei fondi inclusa nella procedura;
- c. possono essere computati i plusvalori da bonifiche fondiarie rese necessarie dalla costruzione ferroviaria;
- d. l'impresa ferroviaria può essere anticipatamente immessa in possesso;
- e. possono essere presi altri provvedimenti di diritto cantonale.

<sup>3</sup> Il terreno ceduto all'impresa ferroviaria per i suoi bisogni mediante riduzioni di superficie è bonificato all'impresa di ricomposizione particellare, al valore venale.

<sup>4</sup> Se il diritto cantonale non prevede una procedura particolare, si applica la procedura di rilottizzazione delle aree edificabili rispettivamente di raggruppamento dei fondi e delle foreste; la zona di rilottizzazione e il perimetro possono essere limitati al conseguimento dello scopo della ricomposizione particellare per la costruzione ferroviaria.

<sup>115</sup> RS 711

<sup>116</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>117</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>118</sup> Abrogata dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>5</sup> Alla costruzione ferroviaria sono addebitati i costi supplementari che ha provocato. Se la ricomposizione particellare deve essere eseguita esclusivamente a causa della costruzione ferroviaria, l'impresa ferroviaria sopporta integralmente le spese.

## Sezione 7: Sicurezza<sup>119</sup>

### Art. 18<sub>w</sub><sup>120</sup> Autorizzazione d'esercizio

<sup>1</sup> Per gli impianti ferroviari e i veicoli è necessaria un'autorizzazione d'esercizio. L'UFT può prevedere deroghe.

<sup>2</sup> L'UFT rilascia l'autorizzazione d'esercizio se il richiedente ha fornito la prova in merito alla sicurezza e il progetto corrisponde alle prescrizioni determinanti.

<sup>3</sup> L'UFT può procedere ad altre verifiche. L'impresa ferroviaria mette gratuitamente a disposizione il personale e il materiale necessari a tale scopo, nonché i documenti occorrenti; fornisce inoltre tutte le informazioni necessarie.

### Art. 18<sub>x</sub><sup>121</sup> Omologazione di tipo

L'UFT rilascia un'omologazione di tipo per i veicoli, gli elementi dei veicoli e gli elementi degli impianti ferroviari che devono essere utilizzati allo stesso modo e nella stessa funzione, se il richiedente ha fornito la prova in merito alla sicurezza e il progetto corrisponde alle prescrizioni determinanti.

### Art. 19 Misure di sicurezza

<sup>1</sup> Conformemente alle prescrizioni del Consiglio federale e alle condizioni stabilite nell'approvazione dei piani, l'impresa ferroviaria prende tutte le misure per garantire la sicurezza della costruzione e dell'esercizio della ferrovia e per evitare che persone o cose siano esposte a pericolo. Qualora i lavori di costruzione pregiudichino opere pubbliche, come strade e vie, condutture e impianti simili, l'impresa ferroviaria deve provvedere ad assicurarne l'uso, per quanto sia richiesto dall'interesse pubblico.

<sup>2</sup> L'impresa ferroviaria sopperisce alle spese cagionate da queste misure. Le spese derivate da misure rese necessarie da progetti di costruzione o da altre esigenze di terzi sono a carico di questi ultimi.

<sup>119</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>120</sup> Introdotto dal n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (RU 1999 3071; FF 1998 2029). Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>121</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

**Art. 20** Obbligo d'indennità

L'obbligo d'indennità, per i danni cagionati dall'impresa ferroviaria con una violazione di diritti di terzi, che non deve essere tollerata conformemente al diritto di vicinato o ad altre prescrizioni legali e che è una conseguenza inevitabile o difficilmente evitabile della costruzione o dell'esercizio della ferrovia, è disciplinato dalla legislazione federale sull'espropriazione.

**Art. 21** Limitazioni nell'interesse della sicurezza della ferrovia

<sup>1</sup> I terzi che con lavori, impianti, alberi od opere pregiudicano la sicurezza della ferrovia devono, a domanda dell'impresa ferroviaria, rimediarsi<sup>122</sup>. Se le parti non si accordano, l'UFT, su proposta dell'impresa ferroviaria e sentite le parti, decide le misure da prendere. Nel frattempo, deve essere tralasciato qualsiasi intervento che pregiudica la sicurezza della ferrovia. Nei casi di grande urgenza, l'impresa ferroviaria può adottare i provvedimenti opportuni alla rimozione del pericolo.<sup>123</sup>

<sup>2</sup> Se gli impianti e le opere dei terzi esistevano già prima dell'entrata in vigore della presente legge o prima della costruzione degli impianti ferroviari, il diritto dei terzi all'indennità, alla quale è tenuta l'impresa ferroviaria, è disciplinato dalla legislazione federale sulla espropriazione. Per gli impianti o le opere dei terzi eseguiti dopo, il loro titolare deve sopperire alle spese cagionate dalle misure previste nel capoverso 1; inoltre, non ha diritto ad alcuna indennità. I costi per provvedimenti volti alla rimozione di alberi pregiudizievoli alla sicurezza della ferrovia secondo il capoverso 1 sono a carico dell'impresa ferroviaria ove non compri il dolo del terzo responsabile.<sup>124</sup>

**Art. 22** Impianti di segnalazione e di telecomunicazione

Le imprese ferroviarie possono collocare ed esercitare gli impianti e apparecchi elettrici e radioelettrici necessari al loro servizio. Il DATEC designa gli impianti e gli apparecchi e ne disciplina l'uso. Gli impianti di telecomunicazioni soggiacciono in ogni caso alla procedura d'approvazione dei piani prevista dagli articoli 18–18i.<sup>125</sup>

**Art. 23**<sup>126</sup> Prescrizioni sull'uso

<sup>1</sup> I gestori dell'infrastruttura possono emanare prescrizioni sull'uso dei loro impianti, nella misura in cui tali prescrizioni siano necessarie per un esercizio sicuro e senza intoppi.

<sup>122</sup> Nuovo testo della frase giusta l'art. 55 n. 2 della LF del 4 ott. 1991 sulle foreste, in vigore dal 1° gen. 1993 (RU 1992 2521; FF 1988 III 137).

<sup>123</sup> Introdotto dall'art. 55 n. 2 della LF 4 ott. 1991 sulle foreste, in vigore dal 1° gen. 1993 (RU 1992 2521; FF 1988 III 137).

<sup>124</sup> Introdotto dall'art. 55 n. 2 della LF 4 ott. 1991 sulle foreste, in vigore dal 1° gen. 1993 (RU 1992 2521; FF 1988 III 137).

<sup>125</sup> Nuovo testo del per. giusta il n. 19 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>126</sup> Nuovo testo giusta il n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).



<sup>2</sup> Possono emanare decisioni volte ad attuare le prescrizioni sull'uso.

<sup>3</sup> Pubblicano le prescrizioni sull'uso.

## **Sezione 7a:**<sup>127</sup> **Interoperabilità con il sistema ferroviario europeo**

### **Art. 23a** Principio

Le ferrovie a scartamento normale devono adempiere, secondo le disposizioni della presente sezione, le condizioni tecniche e d'esercizio necessarie per consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni nel sistema ferroviario europeo (interoperabilità).

### **Art. 23b** Campo d'applicazione

<sup>1</sup> Le disposizioni della presente sezione si applicano alla costruzione e all'esercizio delle tratte a scartamento normale e dei veicoli utilizzati su queste tratte.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale può decidere che le disposizioni della presente sezione non si applicano o si applicano solo parzialmente a determinate tratte e ai veicoli impiegati su tali tratte.

### **Art. 23c**<sup>128</sup> Sottosistemi

<sup>1</sup> L'impresa di trasporto ferroviario può mettere in esercizio sottosistemi destinati all'impiego nel traffico interoperabile soltanto se l'UFT ha rilasciato un'autorizzazione d'esercizio.

<sup>2</sup> L'UFT rilascia l'autorizzazione d'esercizio se l'impresa ha fornito la prova in merito alla sicurezza e se il sottosistema, comprese le sue interfacce, soddisfa i requisiti essenziali, le disposizioni tecniche d'esecuzione e le altre prescrizioni determinanti.

<sup>3</sup> L'UFT può procedere ad altre verifiche. A tal fine l'impresa mette gratuitamente a disposizione il personale, il materiale e i documenti occorrenti; fornisce inoltre le informazioni necessarie.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale stabilisce i documenti necessari per fornire la prova in merito alla sicurezza.

### **Art. 23d** Ristrutturazione e rinnovo di sottosistemi

<sup>1</sup> Per ristrutturazione s'intendono i lavori di modifica di un sottosistema che ne migliorano le prestazioni. Per rinnovo s'intendono i lavori di sostituzione di un sottosistema che non ne modificano le prestazioni.

<sup>127</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>128</sup> Vedi anche la disp. trans. della mod. del 16 mar. 2012 alla fine del presente testo.

<sup>2</sup> I sottosistemi ristrutturati possono essere messi in esercizio soltanto se l'UFT ha rilasciato una nuova autorizzazione d'esercizio.

<sup>3</sup> Se un sottosistema è rinnovato, l'UFT decide nel singolo caso se per la messa in esercizio è necessaria una nuova autorizzazione d'esercizio.

**Art. 23e** Componenti di interoperabilità

<sup>1</sup> Chi immette in commercio un elemento di costruzione destinato a essere incorporato in un sottosistema (componente di interoperabilità) deve poter dimostrare che i requisiti essenziali sono soddisfatti.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale stabilisce i documenti necessari per fornire tale prova.

**Art. 23f** Competenze

<sup>1</sup> Il Consiglio federale stabilisce i requisiti essenziali e le disposizioni tecniche d'esecuzione per i sottosistemi e i componenti di interoperabilità; a tal fine tiene conto del diritto internazionale.

<sup>2</sup> D'intesa con la Segreteria di Stato dell'economia, l'UFT definisce le norme tecniche idonee ad attuare i requisiti essenziali e le disposizioni tecniche d'esecuzione. Per quanto possibile designa norme armonizzate a livello internazionale.

<sup>3</sup> L'UFT decide quali disposizioni si applicano a complemento delle disposizioni tecniche d'esecuzione e stabilisce le eccezioni alla loro applicazione; a tal fine tiene conto del diritto internazionale.

<sup>4</sup> Il Consiglio federale può concludere con Stati esteri od organismi internazionali accordi sulla cooperazione nell'ambito dell'elaborazione e dell'applicazione di prescrizioni e norme internazionali.

**Art. 23g** Adempimento dei requisiti essenziali

<sup>1</sup> Se il sottosistema o il componente di interoperabilità è allestito o fabbricato conformemente alle disposizioni tecniche d'esecuzione e alle norme tecniche, si presume che i requisiti essenziali siano soddisfatti.

<sup>2</sup> Chi intende mettere in servizio sottosistemi o immettere in commercio componenti di interoperabilità che non sono conformi alle disposizioni tecniche d'esecuzione o alle norme tecniche, deve poter dimostrare che i requisiti essenziali sono soddisfatti in altro modo.

**Art. 23h** Immissione in commercio

I sottosistemi e i componenti di interoperabilità possono essere immessi in commercio se soddisfano i requisiti essenziali.

**Art. 23i** Sorveglianza del mercato

<sup>1</sup> L'UFT esercita una sorveglianza in funzione dei rischi per verificare se i sottosistemi o i componenti di interoperabilità immessi in commercio soddisfano i requisiti essenziali.

<sup>2</sup> A questo scopo gli organi di controllo dell'UFT possono:

- a. esigere gli attestati e le informazioni necessari;
- b. prelevare campioni;
- c. effettuare o far effettuare controlli;
- d. accedere a scopo di ispezione, durante il normale orario di lavoro, ai locali commerciali delle persone tenute a fornire informazioni;
- e. esigere che i documenti o le informazioni siano redatti in una delle lingue ufficiali.

<sup>3</sup> L'UFT può esigere che per un determinato periodo di tempo l'Amministrazione delle dogane gli notifichi l'importazione di componenti di interoperabilità, designati con precisione.

<sup>4</sup> Le ulteriori competenze dell'UFT sono rette dall'articolo 10 capoversi 2-6 della legge federale del 12 giugno 2009<sup>129</sup> sulla sicurezza dei prodotti.

**Art. 23j** Valutazione della conformità

<sup>1</sup> La prova che il sottosistema o il componente di interoperabilità soddisfa i requisiti essenziali e le disposizioni tecniche d'esecuzione è fornita mediante un attestato di conformità rilasciato da un organismo di valutazione della conformità.

<sup>2</sup> Gli organismi di valutazione della conformità devono:

- a. essere accreditati in Svizzera e disporre di un'assicurazione di responsabilità civile; o
- b. essere nominati da uno Stato membro dell'Unione europea.

<sup>3</sup> Gli attestati di conformità rilasciati da organismi di valutazione della conformità esteri sono riconosciuti se un accordo internazionale lo prevede.

**Art. 23k** Organismo federale di valutazione della conformità

Il Consiglio federale può istituire un organismo di valutazione della conformità, indipendente dall'UFT. Tale organismo dev'essere accreditato in Svizzera.

**Art. 23l** Trattamento dei dati

L'UFT è abilitato a raccogliere presso le imprese ferroviarie i dati necessari per l'interoperabilità, a trattarli ulteriormente e a pubblicarli.

<sup>129</sup> RS 930.11

**Sezione 8: Incroci tra strade pubbliche e ferrovie**<sup>130</sup>**Art. 24** Approvazione<sup>131</sup>

<sup>1</sup> La costruzione, la modificazione e lo spostamento di incroci tra ferrovie e strade pubbliche o private soggiacciono all'approvazione dell'UFT. Sono applicabili gli articoli 18–18*i* e 18*m*.<sup>132</sup>

<sup>2</sup> Gli incroci con strade pubbliche, destinate all'uso comune, devono essere approvati, se, durante e dopo la loro costruzione, il regolare esercizio della ferrovia è garantito da misure appropriate e da impianti di sicurezza e se non pregiudicano una prevista sistemazione degli impianti ferroviari.

<sup>3</sup> Nuovi incroci con strade pubbliche devono essere eseguiti, d'ordinario, mediante sotto o soprappassaggi. Nella procedura d'approvazione dei piani, l'UFT, su proposta delle autorità interessate, deve consultare periti delle costruzioni e della circolazione stradali.

**Art. 25** Spese<sup>133</sup>

<sup>1</sup> Se una nuova linea ferroviaria, destinata al traffico pubblico, incrocia una strada pubblica o se una nuova strada pubblica incrocia una linea ferroviaria, il proprietario della nuova via di comunicazione deve sopperire alle spese cagionate da tutti gli impianti nel luogo d'incrocio.

<sup>2</sup> L'uso del fondo stradale o ferroviario nei luoghi d'incrocio è gratuito.

**Art. 26** Modifiche di incroci esistenti<sup>134</sup>

<sup>1</sup> Se un passaggio a livello deve essere sostituito con un sotto o soprappassaggio, oppure deve essere soppresso a causa dello spostamento della strada, le spese cagionate da tutti i cambiamenti agli impianti ferroviari o stradali sono a carico:

- a. dell'impresa ferroviaria se la modifica è richiesta soprattutto dalle esigenze del traffico ferroviario;
- b. dei proprietari della strada se la modifica è richiesta soprattutto dalle esigenze del traffico stradale.<sup>135</sup>

<sup>130</sup> Introdotta dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>131</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>132</sup> Nuovo testo del per. giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU 1999 3071; FF 1998 2029).

<sup>133</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>134</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>135</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>2</sup> Per tutte le altre modificazioni eseguite a un incrocio, compreso l'adeguamento e il miglioramento degli impianti di sicurezza, l'impresa ferroviaria e il proprietario della strada devono sopperire alle spese cagionate da tutti i cambiamenti agli impianti ferroviari e stradali nella misura in cui le modificazioni sono richieste dallo sviluppo del traffico su l'una o l'altra di queste vie di comunicazione.

<sup>3</sup> È applicabile l'articolo 25 capoverso 2.

#### **Art. 27** Partecipazione in proporzione ai vantaggi

<sup>1</sup> In ogni caso, ciascuna delle parti deve partecipare alle spese nella misura in cui trae vantaggi dalla modificazione delle condizioni.

<sup>2</sup> La parte, che, nell'interesse di uno stabile miglioramento o di una ulteriore sistemazione dei suoi impianti, pone speciali esigenze, deve sopperire da sola alle maggiori spese nel luogo d'incrocio.

#### **Art. 28** Nuove strade private<sup>136</sup>

L'articolo 25 è applicabile per analogia all'incrocio di una ferrovia con una nuova strada privata. L'impresa ferroviaria può esigere, per le spese, l'anticipazione o la prestazione di garanzie e, per l'uso del fondo della ferrovia, un'equa indennità.

#### **Art. 29** Incrocio con nuove strade private

Gli articoli 25 a 28 sono applicabili per analogia alle spese cagionate dai lavori di manutenzione e di rinnovamento e da tutte le misure temporanee e permanenti prese allo scopo di prevenire infortuni nei luoghi d'incrocio, comprese quelle causate dal servizio degli impianti destinati a tale scopo.

#### **Art. 30** Incroci tra ferrovie

Gli articoli 24 a 27 e 29 sono applicabili per analogia agli incroci tra ferrovie.

#### **Art. 31** Incroci con altri impianti

<sup>1</sup> L'articolo 24 è applicabile per analogia agli incroci di una ferrovia con corsi d'acqua pubblici o privati, impianti di trasmissione, teleferiche, condutture e altri simili impianti.

<sup>2</sup> Le spese di costruzione, di manutenzione e di rinnovamento cagionate dall'esecuzione di un nuovo incrocio o dalla modificazione di un incrocio già esistente, come pure da tutte le misure temporanee o permanenti destinate a prevenire danni nei luoghi d'incrocio sono sopportate dal committente. L'impresa ferroviaria può esigere una equa indennità per l'uso della sua proprietà a vantaggio di impianti privati. Gli articoli 25 capoverso 2, e 26 capoverso 3 sono applicabili per analogia agli incroci con impianti pubblici.

<sup>136</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>3</sup> È riservata la legislazione federale concernente gli incroci di impianti elettrici.

### **Art. 32** Convenzioni speciali

Gli articoli 25 a 31 non sono applicabili, qualora le parti abbiano concluso o concludano convenzioni che disciplinano diversamente la ripartizione delle spese.

## **Sezione 8a:**<sup>137</sup> **Costi di mantenimento degli enti di difesa**<sup>138</sup>

### **Art. 32a**<sup>139</sup>

<sup>1</sup> I gestori dell'infrastruttura partecipano ai costi di mantenimento degli enti di difesa nella misura in cui questi ultimi forniscono prestazioni finalizzate all'intervento sugli impianti ferroviari.

<sup>2</sup> I gestori dell'infrastruttura concludono con i Cantoni interessati convenzioni sulla fornitura di siffatte prestazioni e sull'assunzione delle relative spese.

<sup>3</sup> Il DATEC stabilisce in particolare quali prestazioni può comportare la preparazione all'intervento degli enti di difesa e le modalità di calcolo dei costi di mantenimento.

## **Sezione 9: Collaborazione tra le ferrovie**<sup>140</sup>

### **Art. 33**<sup>141</sup> Stazioni nodali

<sup>1</sup> Se le infrastrutture di diverse imprese ferroviarie con uguale scartamento e con standard tecnici uguali si incrociano, le imprese ferroviarie concordano chi realizza ed esercita il nodo.

<sup>2</sup> Il confine di proprietà e d'esercizio tra le infrastrutture delle due imprese si situa di regola fuori del nodo vero e proprio. Le imprese interessate lo fissano in modo che sia possibile una chiara delimitazione della responsabilità.

<sup>3</sup> Nella costruzione e nell'esercizio del nodo, il traffico da e verso l'infrastruttura altrui non deve essere svantaggiato rispetto al traffico da e verso la propria infrastruttura.

<sup>4</sup> Le imprese disciplinano per scritto in una convenzione le prestazioni reciproche nell'esercizio del nodo e delle tratte collegate.

<sup>137</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>138</sup> Rettificato dalla Commissione di redazione dell'AF (art. 58 cpv. 1 LParl; RS **171.10**).

<sup>139</sup> Rettificato dalla Commissione di redazione dell'AF (art. 58 cpv. 1 LParl; RS **171.10**).

<sup>140</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>141</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

**Art. 34**<sup>142</sup> Raccordo dal profilo tecnico e dell'esercizio

<sup>1</sup> Ogni impresa ferroviaria è tenuta a concedere il raccordo dal profilo tecnico e dal profilo dell'esercizio a un'altra ferrovia in modo che:

- a. i viaggiatori possano passare senza difficoltà dai treni di una linea ferroviaria a quelli dell'altra linea ferroviaria;
- b. il materiale rotabile di uguale scartamento possa passare senza difficoltà da una linea ferroviaria all'altra;
- c. in caso di scartamento diverso sia possibile il raccordo a impianti di transbordo o a fosse per carrelli trasportatori.

<sup>2</sup> Le imprese disciplinano per scritto in una convenzione l'utilizzazione in comune di costruzioni, impianti e installazioni e le prestazioni reciproche, per quanto esse non facciano parte dell'accesso alla rete.

**Art. 35**<sup>143</sup> Raccordo con altre imprese di trasporti pubblici

L'articolo 34 capoverso 1 lettera a e capoverso 2 si applica per analogia al raccordo tra ferrovie e altre imprese di trasporti pubblici.

**Art. 36**<sup>144</sup> Assunzione di compiti preminenti

<sup>1</sup> L'impresa che assume compiti preminenti di esercizio o sviluppo dell'infrastruttura disciplina per scritto con tutte le altre imprese interessate che esercitano un'infrastruttura ferroviaria i compiti, la consultazione reciproca e la ripartizione dei costi. Se le imprese non giungono a un accordo, decide l'UFT.

<sup>2</sup> Se per i lavori di sviluppo, inclusa la determinazione di standard, è necessario coinvolgere imprese di trasporto ferroviarie, tutte le imprese interessate devono essere coinvolte senza discriminazione.

**Art. 37**<sup>145</sup>

<sup>142</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>143</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>144</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>145</sup> Abrogato dal n. I della LF del 20 mar. 1998, con effetto dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

## Sezione 10: Interruzione dell'esercizio<sup>146</sup>

### Art. 38<sup>147</sup> ...<sup>148</sup>

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria che causa o constata un'interruzione dell'esercizio è tenuta a informare immediatamente le altre imprese interessate e a concordare con esse i provvedimenti necessari. Il trasporto regolare di viaggiatori deve essere garantito mediante deviazioni del traffico o altri mezzi di trasporto, eccetto in caso di forza maggiore.

<sup>1bis</sup> La revoca di tracce già attribuite non dà diritto a risarcimento del danno se avviene a seguito della chiusura imprevedibile di una tratta e allo scopo di sfruttare al meglio la capacità esistente.<sup>149</sup>

<sup>2</sup> Le ferrovie che servono esclusivamente o prevalentemente al trasporto di viaggiatori nel traffico locale o che, secondo la concessione, non sono tenute ad assicurare l'esercizio durante tutto l'anno, non devono organizzare alcun servizio sostitutivo. Lo stesso vale durante l'interruzione dell'esercizio per la revisione obbligatoria degli impianti.

## Sezione 11: Servizi accessori<sup>150</sup>

### Art. 39<sup>151</sup>

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria che esercita l'infrastruttura è autorizzata a istituire nelle aree delle stazioni servizi accessori a scopi commerciali, purché tali servizi corrispondano alle esigenze degli utenti della ferrovia.

<sup>2</sup> L'impresa ferroviaria che effettua il trasporto è autorizzata a istituire sui treni servizi accessori a scopi commerciali.

<sup>3</sup> Ai servizi definiti accessori dalle imprese ferroviarie non si applicano le prescrizioni cantonali e comunali in materia di orari di apertura e di chiusura. Tali servizi soggiacciono tuttavia alle ulteriori prescrizioni di polizia commerciale, sanitaria ed economica e alle regolamentazioni del rapporto di lavoro dichiarate vincolanti dalle autorità competenti.

<sup>146</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>147</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>148</sup> Abrogata dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>149</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>150</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>151</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).



<sup>4</sup> Le controversie tra i locatari di locali per servizi accessori e le imprese ferroviarie sottostanno alla giurisdizione civile.<sup>152</sup>

## Sezione 12: Competenza dell'UFT in caso di controversie<sup>153</sup>

**Art. 40**<sup>154</sup> ...<sup>155</sup>

<sup>1</sup> Sentiti gli interessati, l'UFT decide sulle controversie concernenti:<sup>156</sup>

- a.<sup>157</sup> esigenze della costruzione e dell'esercizio ferroviari (art. 18 e 18*m*);
- b.<sup>158</sup> i provvedimenti per garantire la sicurezza della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie e per proteggere le persone e le cose (art. 19 cpv. 1, 21 cpv. 1, 24, 30, 31 cpv. 1 e 32*a*);
- c. il collocamento e l'esercizio di impianti elettrici e radioelettrici di segnalazione e di telecomunicazione (art. 22);
- d.<sup>159</sup> il rifiuto di prestarsi al raccordo o le pretese eccessive per prestarvisi (art. 33–35);
- e. la necessità d'istituire servizi accessori e il loro orario d'apertura e di chiusura (art. 39).

<sup>2</sup> L'UFT giudica anche le controversie relative all'applicazione delle disposizioni del presente capitolo concernenti le spese e la loro ripartizione nonché le indennità (art. 19 cpv. 2, 21 cpv. 2 e 25–35).<sup>160</sup>

<sup>152</sup> Introdotto dal n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

<sup>153</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183 **2007** 2457). Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>154</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 20 mar. 1998, in vigore dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** 1 809).

<sup>155</sup> Abrogata dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>156</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>157</sup> Nuovo testo giusta il n. I 9 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani, in vigore dal 1° gen. 2000 (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029).

<sup>158</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>159</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>160</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

## Sezione 12a: Commissione d'arbitrato<sup>161</sup>

### Art. 40a<sup>162</sup> Organizzazione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale istituisce una Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF), composta di almeno cinque e al massimo sette membri; ne designa il presidente e il vicepresidente. I membri devono essere esperti indipendenti. Non possono essere impiegati di imprese ferroviarie o appartenere a loro organi.

<sup>2</sup> La CAF decide senza istruzioni del Consiglio federale e del DATEC. È indipendente dalle autorità amministrative. Dispone di una propria segreteria.

<sup>3</sup> La CAF emana un regolamento sulla propria organizzazione e gestione; il regolamento sottostà all'approvazione del Consiglio federale.

### Art. 40a<sup>bis</sup> 163 Compiti

<sup>1</sup> La CAF decide sulle controversie concernenti:

- a. la concessione dell'accesso alla rete;
- b. le convenzioni sull'accesso alla rete;
- c. il calcolo della remunerazione per l'utilizzazione dell'infrastruttura;
- d. l'accesso agli impianti di trasbordo per il traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione.<sup>164</sup>

<sup>2</sup> La CAF può avviare inchieste d'ufficio se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia ostacolato o non sia garantito senza discriminazione.

<sup>3</sup> La CAF si pronuncia mediante decisione sulle misure da adottare.

<sup>4</sup> I gestori dell'infrastruttura e le imprese con accesso alla rete, nonché i terzi che partecipano all'accesso alla rete devono fornire alla CAF tutte le informazioni utili alle sue verifiche e presentare i documenti necessari. Il diritto di non fornire informazioni è disciplinato dall'articolo 16 della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>165</sup> sulla procedura amministrativa.

<sup>5</sup> Se deve giudicare questioni fondamentali che interessano la legge del 6 ottobre 1995<sup>166</sup> sui cartelli, la CAF consulta la Commissione della concorrenza. Nella decisione menziona il parere di tale Commissione.<sup>167</sup>

<sup>161</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>162</sup> Introdotto dal n. I della LF del 20 mar. 1998 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809). Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>163</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>164</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>165</sup> RS **172.021**

<sup>166</sup> RS **251**

<sup>167</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

**Art. 40<sup>ter</sup> 168** Caratteristiche del procedimento su azione

<sup>1</sup> Al procedimento su azione davanti alla CAF si applicano gli articoli 7–43 della legge federale del 20 dicembre 1968<sup>169</sup> sulla procedura amministrativa (PA), nonché le disposizioni della PA relative alla procedura di ricorso che possono essere applicate per analogia in un procedimento in prima istanza, in particolare gli articoli 52, 56, 57, 60 e 63–71 PA.

<sup>2</sup> Sono ammessi l'intervento accessorio, il cumulo di azioni, il litisconsorzio e la domanda riconvenzionale. In questi casi si applicano per analogia gli articoli 15, 24, 26 e 31 della legge del 4 dicembre 1947<sup>170</sup> di procedura civile federale.

<sup>3</sup> Gli atti scritti e gli allegati devono essere presentati in un esemplare per la CAF e uno per ogni controparte.

**Art. 40<sup>quater</sup> 171** Apertura del procedimento su azione

<sup>1</sup> Il presidente apre il procedimento su azione confermando per scritto il ricevimento dell'azione.

<sup>2</sup> Se non reputa a priori che l'azione sia inammissibile, il presidente invita la controparte alla consultazione.

**Art. 40<sup>quinqies</sup> 172** Composizione richiesta per la decisione

<sup>1</sup> La CAF decide nella composizione dell'intera Commissione. Per questioni giuridiche di importanza secondaria decide nella composizione del presidente e di altri due membri.

<sup>2</sup> Al termine della procedura d'istruzione, il presidente decide se la CAF giudicherà nella composizione di tre membri o dell'intera Commissione e designa i membri che partecipano alla decisione.

**Art. 40<sup>sexies</sup> 173** Trattamento dei dati

Nell'ambito della sua attività di sorveglianza del mercato, la CAF è autorizzata a rilevare i dati necessari presso le imprese ferroviarie e a elaborarli. Le imprese ferroviarie devono fornire i dati necessari.

<sup>168</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>169</sup> RS **172.021**

<sup>170</sup> RS **273**

<sup>171</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>172</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>173</sup> Introdotto dal n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

**Sezione 13:**<sup>174</sup> **Responsabilità**<sup>175</sup>**Art. 40b**

<sup>1</sup> Se i rischi caratteristici legati all'esercizio della ferrovia causano la morte o il ferimento di una persona o un danno materiale, il titolare dell'impresa ferroviaria risponde del danno.

<sup>2</sup> Il titolare dell'impresa ferroviaria risponde dei danni causati:

- a.<sup>176</sup> agli oggetti che si trovano sotto la custodia del viaggiatore, esclusivamente in virtù della legge del 20 marzo 2009<sup>177</sup> sul trasporto di viaggiatori;
- b.<sup>178</sup> agli oggetti trasportati, esclusivamente in virtù del Codice delle obbligazioni<sup>179</sup> e dei pertinenti accordi internazionali.

<sup>3</sup> In quanto la responsabilità nei casi di cui al capoverso 2 non sia disciplinata dalla legge sul trasporto di viaggiatori o dalla legge del 25 settembre 2015<sup>180</sup> sul trasporto di merci, si applicano esclusivamente le disposizioni del Codice delle obbligazioni relative ai contratti.<sup>181</sup>

**Art. 40c** Esonero

<sup>1</sup> Il titolare è liberato dalla responsabilità se un fatto che non gli è imputabile ha contribuito a produrre il danno in misura tale da dover esserne ritenuto la causa principale.

<sup>2</sup> Sono fatti di tale genere in particolare:

- a. la forza maggiore; o
- b. la colpa grave del danneggiato o di un terzo.

**Art. 40d** Utilizzazione dell'infrastruttura

<sup>1</sup> Il titolare di un'impresa ferroviaria che utilizza l'infrastruttura di un'altra impresa ferroviaria risponde nei confronti dei danneggiati.

<sup>2</sup> Ha diritto di regresso verso il titolare dell'impresa che esercita l'infrastruttura se questa ha concorso a causare il verificarsi del danno.

<sup>174</sup> Introdotta dal n. I 1 della LF del 19 dic. 2008 (modifiche del diritto dei trasporti), in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5973; FF **2007** 3997).

<sup>175</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183 **2007** 2457).

<sup>176</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>177</sup> RS **745.1**

<sup>178</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>179</sup> RS **220**

<sup>180</sup> RS **742.41**

<sup>181</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

<sup>3</sup> Se non è possibile determinare quale impresa ferroviaria abbia causato il danno, risponde il titolare dell'impresa che esercita l'infrastruttura.

#### **Art. 40e**      Convenzioni

<sup>1</sup> Ogni convenzione che escluda o restringa la responsabilità civile disciplinata dalla presente legge è nulla.

<sup>2</sup> Ogni convenzione che stabilisce un risarcimento manifestamente insufficiente è impugnabile entro un anno dalla sua conclusione.

#### **Art. 40f**      Applicazione del Codice delle obbligazioni

Salvo disposizione contraria della presente legge, la responsabilità è retta dalle disposizioni del Codice delle obbligazioni<sup>182</sup> sugli atti illeciti.

### **Capitolo 5: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche<sup>183</sup>**

#### **Art. 41**      Norma fondamentale

Salvo disposizioni contrarie della presente legge o convenzioni speciali fra le parti, le prestazioni particolari delle imprese ferroviarie a favore della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni e di altre corporazioni di diritto pubblico, come pure dei loro stabilimenti e servizi devono essere risarcite secondo i principi generalmente ammessi nel commercio.

#### **Art. 42**      Difesa nazionale<sup>184</sup>

<sup>1</sup> Ove fosse ordinato dal Consiglio federale, gli impianti ferroviari, i veicoli e il loro parco devono essere costruiti, completati e tenuti pronti al servizio conformemente ai bisogni della difesa nazionale militare ed economica. È applicabile l'articolo 18.

<sup>2</sup> La Confederazione assume le spese cagionate dalle misure richieste a tal fine.<sup>185</sup>

#### **Art. 43**      Trasporti militari

<sup>1</sup> Le imprese ferroviarie, nei limiti della loro capacità, devono eseguire per l'esercito e l'amministrazione militare i trasporti ordinati dai competenti organi militari. Sono riservate le eccezioni e le limitazioni decise dal Consiglio federale.

<sup>182</sup> RS 220

<sup>183</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>184</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>185</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

2 ...<sup>186</sup>

<sup>3</sup> La Confederazione sopprime alle spese cagionate da misure speciali di sicurezza che dovessero essere prese per eseguire trasporti militari.

#### **Art. 44**            Responsabilità della Confederazione

<sup>1</sup> La Confederazione è responsabile nei confronti delle imprese ferroviarie dei danni cagionati dai trasporti militari, in quanto nessuna colpa possa essere attribuita all'impresa o al personale di questa.

<sup>2</sup> La Confederazione è responsabile nei confronti delle imprese ferroviarie, secondo le norme del diritto civile, dei danni cagionati dalla costruzione, dalla presenza e dall'uso di opere e impianti militari sul fondo della ferrovia o nelle vicinanze di esso.

#### **Art. 45**<sup>187</sup>

#### **Art. 46**<sup>188</sup>

#### **Art. 47**            Igiene pubblica

La legislazione federale concernente l'igiene degli uomini e degli animali, il traffico delle merci e la lotta contro i parassiti stabilisce le prestazioni delle imprese ferroviarie richieste dalla sua esecuzione. Per tali prestazioni, le imprese ferroviarie hanno diritto a un'equa indennità.

#### **Art. 48**<sup>189</sup>        Controversie

<sup>1</sup> L'UFT decide sulle controversie relative alla presente sezione.

<sup>2</sup> Le decisioni dell'UFT possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale.

### **Capitolo 5a:**<sup>190</sup> **Ampliamento dell'infrastruttura**

#### **Art. 48a**           Obiettivi

L'ampliamento dell'infrastruttura persegue i seguenti obiettivi:

<sup>186</sup> Abrogato dall'art. 53 n. 4 della LF del 4 ott. 1985 sul trasporto pubblico, con effetto dal 1° gen. 1987 (RU **1986** 1974; FF **1983** II 159).

<sup>187</sup> Abrogato dal n. I della LF del 20 mar. 1998, con effetto dal 1° gen. 1999 (RU **1998** 2835; FF **1997** I 809).

<sup>188</sup> Abrogato dal n. 15 dell'all. alla L del 18 mar. 2005 sulle dogane, con effetto dal 1° mag. 2007 (RU **2007** 1411; FF **2004** 485).

<sup>189</sup> Nuovo testo giusta il n. 75 dell'all. alla L del 17 giu. 2005 sul Tribunale amministrativo federale, in vigore dal 1° gen. 2007 (RU **2006** 2197; FF **2001** 3764).

<sup>190</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

- a. traffico viaggiatori:
  1. migliorare i collegamenti con le aree metropolitane europee,
  2. migliorare i collegamenti tra le aree metropolitane svizzere e al loro interno,
  3. migliorare i collegamenti all'interno della rete urbana svizzera e con i centri delle aree metropolitane,
  4. ampliare il traffico regionale e il traffico d'agglomerato,
  5. migliorare i collegamenti con le regioni di montagna e le regioni turistiche;
- b. traffico merci:
  1. trasferire il traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia,
  2. migliorare il traffico interno, nonché il traffico di importazione e di esportazione,
  3. migliorare la disponibilità delle tracce.

**Art. 48b** Programma di sviluppo strategico

<sup>1</sup> L'infrastruttura è ampliata per fasi nell'ambito di un programma di sviluppo strategico.

<sup>2</sup> La Confederazione aggiorna periodicamente il programma di sviluppo strategico d'intesa con i Cantoni delle rispettive regioni di pianificazione e con le imprese ferroviarie interessate.

<sup>3</sup> Ogni quattro anni il Consiglio federale sottopone all'Assemblea federale un rapporto sullo stato dell'ampliamento, sui necessari adeguamenti del programma di sviluppo strategico e sulla successiva fase di ampliamento pianificata.

**Art. 48c** Fasi di ampliamento

<sup>1</sup> Gli atti normativi sulle singole fasi di ampliamento sono emanati in forma di decreto federale. Tali decreti federali sottostanno a referendum facoltativo.

<sup>2</sup> Le misure previste nelle fasi di ampliamento si basano su una prova della necessità e su un'analisi dell'offerta effettuata secondo criteri di economia aziendale e macroeconomici.

<sup>3</sup> Nei messaggi relativi alle fasi di ampliamento il Consiglio federale illustra in particolare i costi susseguenti per l'intero sistema ferroviario.

<sup>4</sup> In ogni fase di ampliamento è perseguito anche l'obiettivo di assicurare la qualità dell'offerta sulla rete già esistente del traffico a lunga distanza e sono previsti i crediti necessari a tale scopo.

**Art. 48d** Pianificazione delle fasi di ampliamento

<sup>1</sup> In quanto responsabile del processo, l'UFT dirige e coordina le pianificazioni necessarie per le fasi di ampliamento. Tiene conto delle pianificazioni regionali dei Cantoni e coinvolge le imprese ferroviarie interessate.

<sup>2</sup> I Cantoni assicurano la pianificazione regionale dell'offerta. A tal fine definiscono regioni di pianificazione adeguate. Le imprese ferroviarie interessate sono coinvolte in modo adeguato.

**Art. 48e** Progettazione ed esecuzione delle misure

<sup>1</sup> Le imprese ferroviarie e i terzi incaricati della realizzazione delle misure (società costruttrici) progettano le misure per l'ampliamento dell'infrastruttura, le coordinano con le esigenze del mantenimento della qualità e le eseguono.

<sup>2</sup> In tale contesto, tengono costantemente conto, secondo il principio dell'ottimizzazione aziendale ed economica, dei progressi tecnologici in campo ferroviario, delle miglie organizzative e dell'evoluzione nel traffico viaggiatori e merci.

**Art. 48f** Convenzioni di attuazione

<sup>1</sup> La Confederazione conclude convenzioni di attuazione relative alle misure di ampliamento con le imprese ferroviarie o le società costruttrici. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le misure per le singole tratte e i singoli nodi, le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

<sup>2</sup> Se le misure necessitano di interventi subordinati correlati per il mantenimento della qualità, anche questi sono stabiliti nelle convenzioni di attuazione.

<sup>3</sup> Le convenzioni sono concluse dal DATEC. Gli adeguamenti di minore entità, in particolare di carattere organizzativo o tecnico, possono essere convenuti dall'UFT.

## Capitolo 6:<sup>191</sup> Finanziamento dell'infrastruttura<sup>192</sup>

### Sezione 1: In generale<sup>193</sup>

**Art. 49<sup>194</sup>** Principi

<sup>1</sup> Fatto salvo l'articolo 9b, la Confederazione assume l'onere principale del finanziamento dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> I Cantoni partecipano al finanziamento dell'infrastruttura.

<sup>3</sup> Fatte salve le prestazioni di cui all'articolo 59, dalle prestazioni federali ai sensi della presente legge sono escluse le tratte che:

- a. assicurano il collegamento capillare;

<sup>191</sup> Nuovo testo giusta il n. I della LF del 24 mar. 1995, in vigore dal 1° gen. 1996 (RU 1995 3680; FF 1994 I 441).

<sup>192</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>193</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).

<sup>194</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 651; FF 2012 1283).



- b. collegano località che non sono abitate tutto l'anno;
- c. non servono per il trasporto di consistenti quantità di merci.

**Art. 50**<sup>195</sup> Condizioni

<sup>1</sup> Hanno diritto all'indennità le imprese:

- a. la cui presentazione dei conti soddisfa le esigenze del capitolo 9;
- b. la cui contabilità è suddivisa in settori e attesta i costi non coperti di ogni settore; e
- c. che gestiscono come settori distinti almeno il trasporto regionale di viaggiatori e l'eventuale infrastruttura ferroviaria.

<sup>2</sup> La Confederazione può accordare agevolazioni alle imprese straniere con poche linee in Svizzera.

**Art. 51**<sup>196</sup> Convenzioni sulle prestazioni

<sup>1</sup> La Confederazione, rappresentata dall'UFT, e le imprese ferroviarie concludono convenzioni sulle prestazioni ogni quattro anni. In tali convenzioni sono anticipatamente convenuti l'offerta di prestazioni nonché le indennità e i mutui previsti nel settore dell'infrastruttura sulla scorta delle priorità in materia di politica dei trasporti della Confederazione e dei conti di previsione delle imprese.

<sup>2</sup> Se il mantenimento della qualità necessita di misure di ampliamento subordinate, anche queste sono stabilite nella convenzione sulle prestazioni.

<sup>3</sup> Le indennità e i mutui servono in primo luogo a mantenere l'infrastruttura in buono stato e ad adeguarla alle esigenze del traffico e allo stato della tecnica. In tale contesto sono in particolare considerati:

- a. i collegamenti basilari adeguati;
- b. gli imperativi della politica regionale, in particolare i bisogni inerenti allo sviluppo economico delle regioni sfavorite;
- c. gli imperativi della politica di assetto del territorio e d'agglomerato;
- d. gli imperativi della protezione dell'ambiente.

**Art. 51a**<sup>197</sup> Controversie relative alle convenzioni sulle prestazioni

<sup>1</sup> Se l'UFT e le imprese ferroviarie non riescono ad accordarsi su una convenzione sulle prestazioni o sulla sua applicazione, la decisione spetta al DATEC.

<sup>195</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>196</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>197</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>2</sup> Le decisioni del DATEC possono essere impugnate mediante ricorso secondo le disposizioni generali sull'amministrazione della giustizia federale. Possono essere fatti valere:

- a. la violazione del diritto federale, compresi l'eccesso o l'abuso del potere d'apprezzamento;
- b. l'accertamento inesatto o incompleto di fatti giuridicamente rilevanti.

<sup>3</sup> I ricorsi interposti contro le decisioni del DATEC non hanno effetto sospensivo.

**Art. 51b**<sup>198</sup> Modalità di finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità

<sup>1</sup> I costi pianificati e non coperti per l'esercizio e il mantenimento della qualità, compresi gli ammortamenti e i costi d'investimento non attivabili, sono finanziati mediante indennità.

<sup>2</sup> Gli investimenti che superano i mezzi finanziari destinati all'ammortamento e le riserve di liquidità disponibili sono finanziati con mutui senza interessi e rimborsabili condizionalmente. Se i mezzi finanziari destinati all'ammortamento superano gli investimenti, i mutui in corso rimborsabili condizionalmente devono essere rimborsati al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria conformemente alla legge del 21 giugno 2013<sup>199</sup> sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria o compensati con le altre prestazioni di tale Fondo.

<sup>3</sup> I mutui rimborsabili condizionalmente della Confederazione possono essere convertiti in capitale proprio, fatte salve le decisioni necessarie a tal fine secondo il diritto della società anonima. La Confederazione può inoltre rinunciare al rimborso dei mutui se vi rinuncia pure il Cantone o a titolo di partecipazione alle misure di risanamento finanziarie.

**Art. 52**<sup>200</sup> Gestione razionale

<sup>1</sup> Le imprese ferroviarie aderiscono ad associazioni professionali e organizzazioni di categoria adatte a rafforzare la propria posizione sul mercato.

<sup>2</sup> La Confederazione può obbligare le imprese ferroviarie a svolgere congiuntamente importanti gare d'appalto.

<sup>3</sup> La Confederazione, sentiti i Cantoni interessati, può ridurre l'indennità fatta valere nella procedura di ordinazione da un'impresa ferroviaria la cui gestione non è razionale.

<sup>198</sup> Introdotta dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>199</sup> RS **742.140**

<sup>200</sup> Nuovo testo giusta il n. I 3 della LF del 19 giu. 2015 sul pacchetto di consolidamento e di verifica dei compiti 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 4747; FF **2013** 727, **2014** 7247).

**Art. 53**<sup>201</sup>

**Art. 54**<sup>202</sup>

**Art. 55**

*Abrogato*

**Art. 56**<sup>203</sup>

**Art. 57**<sup>204</sup> Partecipazione dei Cantoni al finanziamento

<sup>1</sup> I Cantoni versano un contributo di 500 milioni all'anno al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria per finanziare i costi dell'infrastruttura.

<sup>2</sup> La partecipazione di ogni Cantone è determinata dalle prestazioni di traffico regionale ordinate alle imprese ferroviarie (viaggiatori–chilometri e treni–chilometri) secondo la chiave di ripartizione intercantonale<sup>205</sup>.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale disciplina i particolari per via d'ordinanza, dopo aver consultato i Cantoni.

## **Sezione 2: Finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura**<sup>206</sup>

**Art. 58**<sup>207</sup> Crediti d'impegno

<sup>1</sup> L'Assemblea federale stanza mediante decreto federale i crediti d'impegno necessari per le fasi di ampliamento secondo l'articolo 48c.

<sup>2</sup> Se singole misure subiscono ritardi, i crediti d'impegno previsti per le stesse possono, qualora non siano esauriti, essere destinati alla realizzazione di altre misure la cui pianificazione è prevista da un decreto federale.

<sup>201</sup> Abrogato dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>202</sup> Abrogato dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>203</sup> Abrogato dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>204</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>205</sup> Testo rettificato dalla Commissione di redazione dell'Assemblea federale (art. 58 cpv. 1 LParl; RS **171.10**).

<sup>206</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>207</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>3</sup> Il Consiglio federale stabilisce le misure da realizzare secondo il capoverso 2.

**Art. 58a<sup>208</sup>** Modalità di finanziamento dell'ampliamento

<sup>1</sup> La Confederazione, mediante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, mette a disposizione le risorse stanziare per il finanziamento delle misure sotto forma di mutui senza interessi, rimborsabili condizionalmente, e di contributi a fondo perso.

<sup>2</sup> I dettagli sono disciplinati nelle convenzioni di attuazione di cui all'articolo 48f.

**Art. 58b<sup>209</sup>** Finanziamento di misure supplementari o alternative da parte di terzi

<sup>1</sup> I Cantoni e altri terzi possono finanziare misure supplementari o alternative se queste possono essere integrate nel programma di sviluppo strategico.

<sup>2</sup> Essi assumono:

- a. in caso di misure supplementari: tutti i costi;
- b. in caso di misure alternative: la differenza tra i costi delle misure previste dalla Confederazione e quelle da loro previste.

<sup>3</sup> La partecipazione di terzi non deve comportare un onere supplementare per la Confederazione né nella fase di costruzione né in quella d'esercizio.

<sup>4</sup> La Confederazione conclude con i terzi e le imprese ferroviarie convenzioni concernenti le misure. In tali convenzioni sono stabiliti in dettaglio le prestazioni, i costi e le scadenze, la concessione dei mezzi finanziari e l'organizzazione.

**Art. 58c<sup>210</sup>** Prefinanziamento

Le imprese ferroviarie possono concludere con i Cantoni interessati e con terzi convenzioni sul prefinanziamento delle misure la cui realizzazione o pianificazione è stata decisa dall'Assemblea federale. Tali convenzioni sottostanno all'approvazione dell'UFT.

**Art. 58d<sup>211</sup>** Disposizioni di esecuzione

Il DATEC emana le disposizioni di esecuzione relative alla supervisione delle prestazioni, dei costi, delle finanze e delle scadenze concernenti le misure approvate.

<sup>208</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>209</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>210</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>211</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

**Art. 58<sup>e212</sup>** Rapporto

Il Consiglio federale riferisce annualmente all'Assemblea federale in merito al finanziamento dell'ampliamento dell'infrastruttura, segnatamente:

- a. sullo stato e sul seguito dei lavori;
- b. sulle spese in base ai crediti d'impegno stanziati.

**Capitolo 7:****Aiuto in caso di gravi danni causati dalle forze della natura<sup>213</sup>****Art. 59<sup>214</sup>** Danni causati dalle forze della natura

La Confederazione può concedere alle imprese ferroviarie che hanno subito gravi danni causati dalle forze della natura aiuti finanziari per il ripristino o la sostituzione di impianti danneggiati o distrutti e per i lavori di sgombero.

**Art. 60 e 61<sup>215</sup>****Art. 61a<sup>216</sup>****Capitolo 8:<sup>217</sup> Separazione dei trasporti e dell'infrastruttura****Art. 62<sup>218</sup>** Estensione dell'infrastruttura

<sup>1</sup> L'infrastruttura comprende tutte le costruzioni, tutti gli impianti e tutte le installazioni che devono essere utilizzati in comune nell'ambito dell'accesso alla rete, in particolare:

- a. la via di corsa;

<sup>212</sup> Introdotto dal n. II 3 della LF del 21 giu. 2013 concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 651; FF **2012** 1283).

<sup>213</sup> Originario avanti l'art. 56. Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>214</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>215</sup> Abrogati dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>216</sup> Originario art. 60a. Introdotto dal n. 16 dell'all. alla LF del 5 ott. 1990 sui sussidi (RU **1991** 857; FF **1987** I 297). Abrogato dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>217</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>218</sup> Nuovo testo giusta il n. II 3 dell'all. alla L del 25 set. 2015 sul trasporto di merci, in vigore dal 1° lug. 2016 (RU **2016** 1845; FF **2014** 3253).

- b. gli impianti di alimentazione elettrica, segnatamente le sottostazioni e i raddrizzatori;
- c. gli impianti di sicurezza;
- d. le installazioni per il pubblico;
- e. le stazioni di smistamento e gli impianti per ricevere e formare i treni;
- f. gli impianti di carico pubblici, consistenti in binari e aree di carico, in cui le merci possono essere trasbordate autonomamente e indipendentemente (impianti di carico e scarico);
- g. i locomotori di smistamento nelle stazioni di smistamento;
- h. gli edifici di servizio e i locali necessari per la manutenzione e l'esercizio dell'infrastruttura secondo le lettere a–g.

<sup>2</sup> L'infrastruttura può inoltre comprendere le costruzioni, gli impianti e le installazioni che sono legati all'esercizio dell'infrastruttura ma non sono oggetto dell'accesso alla rete. Vi rientrano in particolare:

- a. gli impianti per la manutenzione giornaliera del materiale rotabile;
- b. le centrali elettriche e gli elettrodotti;
- c. le installazioni di vendita;
- d. i locali per servizi accessori;
- e. i locali di servizio per le imprese di trasporto ferroviarie;
- f. gli alloggi di servizio;
- g. le gru e le altre apparecchiature di trasbordo negli impianti di carico e scarico;
- h. gli impianti di trasbordo per il trasporto di merci, compresi i binari per gru e di carico.

<sup>3</sup> Fanno parte delle ferrovie ai sensi della presente legge, ma non dell'infrastruttura:

- a. i binari e gli edifici per la manutenzione del materiale rotabile (impianti per la manutenzione e officine);
- b. i binari e gli edifici per lo stazionamento a lungo termine del materiale rotabile (impianti di stazionamento);
- c. i binari ubicati in cantieri ferroviari o utilizzati per l'accesso a tali cantieri (binari di cantiere).

<sup>4</sup> Non fa parte dell'infrastruttura nemmeno la fornitura di prestazioni di trasporto nel traffico merci e viaggiatori.

### **Art. 63** Esercizio dell'infrastruttura

Rientrano nell'infrastruttura anche l'esercizio e la manutenzione delle costruzioni, degli impianti e delle installazioni di cui all'articolo 62.

**Art. 64** Organizzazione

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria deve separare a livello organizzativo il settore dell'infrastruttura dagli altri settori aziendali, rendendolo indipendente. L'UFT può dispensare da quest'obbligo le ferrovie a scartamento ridotto e le imprese ferroviarie minori.

<sup>2</sup> L'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 capoverso 2 e le relative prestazioni di servizio possono essere separate dal settore dell'infrastruttura a livello organizzativo. I loro costi devono essere fatturati integralmente ai beneficiari delle prestazioni.

**Art. 65** Esenzione fiscale

L'infrastruttura ai sensi dell'articolo 62 capoversi 1 e 2 è esente dalle imposte cantonali e comunali sui beni immobili.

**Capitolo 9: Contabilità**<sup>219</sup>**Art. 66**<sup>220</sup> Principi

<sup>1</sup> La contabilità delle imprese ferroviarie è retta dalla sezione 7 della legge del 20 marzo 2009<sup>221</sup> sul trasporto di viaggiatori, fatte salve le disposizioni della presente legge.

<sup>2</sup> Nel bilancio e nel conto investimenti, l'impresa ferroviaria deve separare il settore dell'infrastruttura dagli altri settori.

<sup>3</sup> Nel conto economico l'impresa ferroviaria tiene un conto settoriale per l'infrastruttura.

**Art. 67**<sup>222</sup> Impiego dell'utile e remunerazione del capitale proprio

Non sono ammesse le ripartizioni dell'utile e la remunerazione del capitale proprio a carico del conto settoriale dell'infrastruttura. L'utile deve sempre essere attribuito completamente alla riserva speciale per i futuri disavanzi del settore dell'infrastruttura.

<sup>219</sup> Originario avanti l'art. 63. Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>220</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>221</sup> RS **745.1**

<sup>222</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

**Art. 68 e 69**<sup>223</sup>

**Art. 70 a 72**<sup>224</sup>

**Art. 73**<sup>225</sup>

**Art. 74**<sup>226</sup>

## **Capitolo 10: Diritto di compera degli enti pubblici**<sup>227</sup>

**Art. 75**<sup>228</sup> Diritto di compera nell'interesse del Paese

<sup>1</sup> Se l'interesse del Paese lo esige, la Confederazione può acquistare al valore contabile l'infrastruttura oggetto di una concessione di qualsiasi impresa ferroviaria. I mutui che la Confederazione avesse concesso all'impresa sono computati nel prezzo d'acquisto.

<sup>2</sup> Il diritto di compera di cui al capoverso 1 spetta anche ai Cantoni e ai Comuni cui la concessione conferisce tale facoltà. Se Cantoni o Comuni hanno acquistato un'infrastruttura ferroviaria, la Confederazione può esigere che la stessa le sia ceduta alle condizioni stabilite nella presente legge.

**Art. 76 a 78**<sup>229</sup>

**Art. 79**<sup>230</sup> Contestazioni

In caso di contestazione sulla determinazione del prezzo d'acquisto decide l'autorità di sorveglianza.

<sup>223</sup> Abrogati dal n. I della LF del 24 mar. 1995, con effetto dal 1° gen. 1996 (RU **1995** 3680; FF **1994** I 441).

<sup>224</sup> Abrogati dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>225</sup> Abrogato dal n. I della LF del 24 mar. 1995, con effetto dal 1° gen. 1996 (RU **1995** 3680; FF **1994** I 441).

<sup>226</sup> Abrogato dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>227</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>228</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>229</sup> Abrogati dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>230</sup> Nuovo testo giusta il n. 15 dell'all. all'O del 3 feb. 1993 sulle autorità le cui decisioni possono essere deferite al Tribunale federale e al Tribunale federale delle assicurazioni, in vigore dal 1° gen. 1994 (RU **1993** 901).



## Capitolo 11:<sup>231</sup> Attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario

### Art. 80          Esame di capacità

Il Consiglio federale può prescrivere che:

- a. le persone che svolgono un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario debbano sostenere un esame di capacità teorico e pratico; può prevedere la consegna di una licenza se l'esame viene superato;
- b. le persone che intendono seguire una formazione per svolgere un'attività secondo la lettera a necessitano di una tessera d'allievo rilasciata dall'UFT;
- c. le persone che svolgono un'attività secondo la lettera a o che intendono seguire una formazione a tal fine devono soddisfare determinati requisiti personali e tecnici; il Consiglio federale può prevedere anche esami psicologici e medici volti ad accertare i requisiti personali.

### Art. 81          Inidoneità a prestare servizio

Chi sotto l'influsso di alcol, stupefacenti o medicinali o per altri motivi non dispone della necessaria capacità fisica e mentale è inidoneo a prestare servizio e nel periodo in questione non può svolgere attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

### Art. 82          Accertamento dell'inidoneità a prestare servizio

<sup>1</sup> Le persone che svolgono un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario possono essere sottoposte a un'analisi alcolemica dell'alito.

<sup>2</sup> Se palesa indizi di inidoneità a prestare servizio che non vanno o non vanno unicamente ricondotti all'influsso dell'alcol, la persona interessata può essere sottoposta ad altri esami preliminari, in particolare all'esame dell'urina, della saliva, del sudore, dei capelli e delle unghie.

<sup>3</sup> È ordinata una prova del sangue se:

- a. vi sono indizi di inidoneità a prestare servizio; o
- b. la persona interessata si oppone o si sottrae all'esecuzione dell'analisi alcolemica dell'alito o elude lo scopo di questa misura.

<sup>4</sup> Per motivi gravi la prova del sangue può essere effettuata anche senza il consenso della persona sospettata di non essere idonea a prestare servizio. Sono fatti salvi altri mezzi di prova.

### Art. 83          Revoca della licenza

<sup>1</sup> Se una persona che svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario si trova in uno stato che esclude l'esercizio sicuro di tale attività, gliene deve

<sup>231</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

essere vietato l'esercizio fintanto che è necessario; deve inoltre esserle ritirata la licenza.

<sup>2</sup> Le licenze ritirate devono essere trasmesse immediatamente all'autorità che le ha rilasciate; questa decide immediatamente sulla revoca. Fino a tale decisione, il ritiro della licenza ha l'effetto di una revoca.

#### **Art. 83a**<sup>232</sup> Comunicazioni alle autorità estere

<sup>1</sup> L'UFT informa le competenti autorità estere nel caso in cui:

- a. vieta a una persona di un'impresa estera che svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario l'esercizio di tale attività;
- b. ritira una licenza estera valida in Svizzera;
- c. annulla la validità in Svizzera di una licenza estera.

<sup>2</sup> Le licenze ritirate sono trasmesse immediatamente all'autorità estera che le ha rilasciate.

#### **Art. 84** Competenze

L'ordine e l'esecuzione di misure secondo gli articoli 82 e 83 competono:

- a. alle persone o unità aziendali designate dalle imprese ferroviarie;
- b. alle autorità dichiarate competenti dai Cantoni;
- c. all'UFT;
- d. alla polizia dei trasporti, se ne è incaricata dagli organi competenti secondo le lettere a–c.

#### **Art. 85** Disposizioni di esecuzione

<sup>1</sup> Il Consiglio federale:

- a. fissa il tasso alcolemico a contare dal quale, indipendentemente da altre prove e dal grado individuale di sopportabilità dell'alcol, si ammette l'inidoneità a prestare servizio ai sensi dell'articolo 81 (stato di ebbrietà) e stabilisce quale alcolemia è considerata qualificata;
- b. può fissare, per altre sostanze che diminuiscono l'idoneità a prestare servizio, la concentrazione nel sangue a contare dalla quale, indipendentemente da altre prove e dal grado individuale di sopportabilità, si ammette l'inidoneità a prestare servizio ai sensi dell'articolo 81;
- c. emana prescrizioni concernenti gli esami preliminari (art. 82 cpv. 2), la procedura per l'analisi alcolemica dell'alito e la prova del sangue, la valutazione di queste analisi e l'ulteriore visita medica della persona sospettata di non essere idonea a prestare servizio;

<sup>232</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

- d. può prescrivere che per l'accertamento di una dipendenza che riduce l'idoneità a prestare servizio siano valutati gli esami effettuati secondo l'articolo 82 capoversi 2 e 3;
- e. stabilisce le esigenze in materia di personale, tecniche e organizzative concernenti le persone e le unità aziendali designate secondo l'articolo 84 lettera a.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale definisce le attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario.

## Capitolo 12: Disposizioni penali e misure amministrative<sup>233</sup>

### Art. 86<sup>234</sup> Contravvenzioni

<sup>1</sup> Chiunque, intenzionalmente, entra senza permesso nelle aree connesse con l'esercizio ferroviario, vi circola senza permesso con un veicolo o le pregiudica in altro modo è punito con la multa.

<sup>2</sup> A querela di parte, è punito con la multa chiunque, intenzionalmente o per negligenza, contravviene all'obbligo di diligenza (art. 17 cpv. 4), all'obbligo di notifica (art. 14a cpv. 1) o all'obbligo di collaborazione (art. 14a cpv. 2).

<sup>3</sup> Il Consiglio federale può dichiarare punibili le violazioni delle disposizioni d'applicazione o delle prescrizioni sull'uso.

### Art. 86a<sup>235</sup> Infrazioni contro prescrizioni inerenti alla costruzione e all'esercizio

<sup>1</sup> È punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque, intenzionalmente:<sup>236</sup>

- a. esegue o fa eseguire un progetto di costruzione senza l'approvazione dei piani necessaria secondo l'articolo 18 o senza osservare le condizioni, gli oneri o le prescrizioni risultanti dalla procedura di approvazione dei piani;
- b.<sup>237</sup> mette o fa mettere in servizio un impianto o un veicolo senza disporre dell'autorizzazione d'esercizio necessaria secondo l'articolo 18w, 23c o 23d o senza osservare le condizioni, gli oneri o le prescrizioni dell'autorizzazione d'esercizio;
- c. contravviene a una concessione rilasciata in virtù della presente legge;

<sup>233</sup> Originario avanti l'art. 88. Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>234</sup> Nuovo testo giusta il n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).

<sup>235</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>236</sup> Nuovo testo giusta il n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>237</sup> Nuovo testo giusta il n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).

d. ed e<sup>238</sup> ...

f. registra, conserva, utilizza o comunica segnali video violando l'articolo 16.

g.<sup>239</sup> ...

<sup>2</sup> Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è una pena pecuniaria fino a 180 aliquote giornaliere.<sup>240</sup>

**Art. 87**<sup>241</sup> Svolgimento di un'attività rilevante per la sicurezza in uno stato non idoneo a prestare servizio

<sup>1</sup> Chiunque in stato di ebbrietà svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario è punito con la multa. È punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria se si riscontra un'alcoemia qualificata.

<sup>2</sup> Chiunque a causa dell'influsso di stupefacenti o di medicinali o per altri motivi non è idoneo a prestare servizio ai sensi dell'articolo 81 e in questo stato svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria.

<sup>3</sup> Il superiore che intenzionalmente induce a un reato ai sensi dei capoversi 1 o 2 o non lo impedisce secondo le sue possibilità sottostà alla stessa comminatoria di pena.

**Art. 87a**<sup>242</sup> Elusione di misure per accertare l'inidoneità a prestare servizio

<sup>1</sup> Chiunque svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario e intenzionalmente si oppone o si sottrae a una prova del sangue, a un'analisi alcolemica dell'alito o a un altro esame preliminare disciplinato dal Consiglio federale, misure queste formalmente ordinate o su cui bisognava contare, oppure si oppone o si sottrae a un altro esame medico oppure vanifica lo scopo di queste misure, è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria.

<sup>2</sup> Il superiore che intenzionalmente induce a un reato ai sensi del capoverso 1 o non lo impedisce secondo le sue possibilità sottostà alla stessa comminatoria di pena.

<sup>238</sup> Abrogate dal n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

<sup>239</sup> Introdotta dall'all. alla LF del 1° ott. 2010 (RU **2011** 1119; FF **2009** 4263). Abrogata dal n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

<sup>240</sup> Introdotta dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 823).

<sup>241</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>242</sup> Introdotta dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

**Art. 87b**<sup>243</sup> Svolgimento di un'attività rilevante per la sicurezza senza abilitazione

<sup>1</sup> Chiunque intenzionalmente svolge un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario sebbene i documenti di abilitazione siano stati rifiutati o revocati oppure il riconoscimento di tali documenti sia stato revocato, è punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria.

<sup>2</sup> Se l'autore ha agito per negligenza, la pena è una pena pecuniaria fino a 180 aliquote giornaliere.

<sup>3</sup> Il superiore che intenzionalmente induce a un reato ai sensi del capoverso 1 o non lo impedisce secondo le sue possibilità sottostà alla stessa comminatoria di pena.

**Art. 88**<sup>244</sup> Perseguimento d'ufficio

I reati previsti dal Codice penale<sup>245</sup> sono perseguiti d'ufficio se sono commessi contro gli impiegati delle imprese ferroviarie titolari di una concessione secondo l'articolo 5 durante il loro servizio.

**Art. 88a**<sup>246</sup> Competenza

<sup>1</sup> Il perseguimento e il giudizio delle infrazioni alle disposizioni del presente capitolo competono ai Cantoni.

<sup>2</sup> ...<sup>247</sup>

**Art. 89**<sup>248</sup> Misure amministrative

<sup>1</sup> L'UFT può ritirare provvisoriamente o definitivamente autorizzazioni, permessi e licenze o limitarne il campo di applicazione se:

- a. si contravviene alla presente legge o alle sue disposizioni di esecuzione;
- b. non ci si attiene alle limitazioni o agli oneri connessi al rilascio.

<sup>2</sup> L'UFT ritira autorizzazioni, permessi e licenze qualora le condizioni legali per il rilascio non siano più adempiute.

<sup>3</sup> Su richiesta dell'UFT, gli impiegati, gli incaricati o i membri degli organi di un'impresa ferroviaria titolare di una concessione secondo l'articolo 5 della presente legge o di una concessione o autorizzazione secondo gli articoli 6–8 della legge del 20

<sup>243</sup> Introdotto dal n. 5 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).

<sup>244</sup> Nuovo testo giusta il n. 5 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, in vigore dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).

<sup>245</sup> RS 311.0

<sup>246</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>247</sup> Abrogato dal n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU 2015 3205; FF 2013 6175).

<sup>248</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

marzo 2009<sup>249</sup> sul trasporto di viaggiatori che nell'esercizio delle loro funzioni hanno ripetutamente dato adito a reclami fondati devono essere destituiti da tali funzioni.

<sup>4</sup> Le misure di cui ai capoversi 1–3 possono essere prese indipendentemente dall'avvio e dall'esito di un procedimento penale.

#### **Art. 89a**<sup>250</sup> Obbligo di notifica

Le autorità di polizia e penali notificano all'autorità competente tutte le infrazioni passibili di misure secondo l'articolo 89.

#### **Art. 89b**<sup>251</sup> Decisioni della CAF

<sup>1</sup> Chiunque, intenzionalmente, contravviene a una conciliazione, a una decisione della CAF passata in giudicato o a una decisione di un'autorità di ricorso, è punito con la multa fino a 100 000 franchi.

<sup>2</sup> Chiunque, intenzionalmente, contravviene a una decisione della CAF concernente l'obbligo di fornire informazioni (art. 40a<sup>bis</sup> cpv. 4), è punito con la multa fino a 20 000 franchi.

<sup>3</sup> La CAF persegue e giudica le infrazioni di cui al presente articolo. Si applica la legge federale del 22 marzo 1974<sup>252</sup> sul diritto penale amministrativo.

#### **Art. 90**<sup>253</sup>

### **Capitolo 13: Disposizioni finali**<sup>254</sup>

#### **Art. 91** Validità delle vecchie concessioni<sup>255</sup>

<sup>1</sup> Le disposizioni della concessione contrarie alla presente legge sono abrogate; inoltre, sono abrogate quelle concernenti il sistema di trazione, il numero dei binari e dei treni da far circolare giornalmente, la velocità dei treni, il trasporto dei bagagli a mano e la riduzione o l'aumento delle tasse secondo l'utile netto.

<sup>2</sup> Le disposizioni della concessione concernenti il riscatto rimangono in vigore fino alla scadenza di questa.

<sup>249</sup> RS 745.1

<sup>250</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>251</sup> Introdotto dal n. I 4 della LF del 16 mar. 2012 sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° lug. 2013 (RU 2012 5619, 2013 1603; FF 2011 823).

<sup>252</sup> RS 313.0

<sup>253</sup> Abrogato dal n. I della LF del 20 mar. 1998, con effetto dal 1° gen. 1999 (RU 1998 2835; FF 1997 I 809).

<sup>254</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>255</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>3</sup> Se non stabiliscono altrimenti, le concessioni rilasciate prima del 1999 sono valide fino alla loro scadenza sia come concessioni per la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura sia come concessioni per il trasporto regolare di viaggiatori ai sensi dell'articolo 6 della legge del 20 marzo 2009<sup>256</sup> sul trasporto di viaggiatori.<sup>257</sup>

<sup>4</sup> Per le concessioni dell'infrastruttura rilasciate prima dell'entrata in vigore della presente disposizione, l'interesse pubblico secondo l'articolo 6 capoverso 1 lettera a della presente legge è presunto se per l'infrastruttura sono versati contributi d'indennità.<sup>258</sup>

#### **Art. 92**<sup>259</sup>

#### **Art. 93** Liquidazione forzata e concordato dopo la revoca della concessione

<sup>1</sup> Se la concessione è revocata in virtù dell'articolo 8 della presente legge, la liquidazione forzata dell'impresa ferroviaria è disciplinata dalla legge federale dell'11 aprile 1889<sup>260</sup> sull'esecuzione e sul fallimento. I beni costituiti in pegno conformemente all'articolo 9 della legge federale del 25 settembre 1917<sup>261</sup> concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese sono invece realizzati e ripartiti secondo detta legge. Per il rimanente è applicabile il suo articolo 15.<sup>262</sup>

<sup>2</sup> Lo stesso vale per il concordato. È applicabile l'articolo 52 numeri 1 e 3 a 7 della legge federale del 25 settembre 1917 concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese.

#### **Art. 94**<sup>263</sup>

#### **Art. 95**<sup>264</sup> Applicazione della legislazione sulle ferrovie ad altre imprese

Se appare opportuno per ottenere basi giuridiche unitarie per diversi tipi di imprese di trasporto, il Consiglio federale è autorizzato a estendere l'applicazione delle disposizioni della presente e di altre leggi sulle ferrovie ai servizi di trasporto esercitati a complemento o in luogo della ferrovia dalla ferrovia stessa o da altre imprese.

<sup>256</sup> RS 745.1

<sup>257</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>258</sup> Introdotto dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>259</sup> Abrogato dal n. I della LF del 20 mar. 1998, con effetto dal 1° gen. 1999 (RU 1998 2835; FF 1997 I 809).

<sup>260</sup> RS 281.1

<sup>261</sup> RS 742.211

<sup>262</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>263</sup> Abrogato dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

<sup>264</sup> Nuovo testo giusta il n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° gen. 2010 (RU 2009 5597; FF 2005 2183, 2007 2457).

**Art. 96** Modificazione o abrogazione di disposizioni

<sup>1</sup> Tutte le disposizioni contrarie alla presente legge sono abrogate, segnatamente:

1. la legge federale del 23 dicembre 1872<sup>265</sup> su la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate sul territorio della Confederazione Svizzera;
2. la legge federale del 28 giugno 1889<sup>266</sup> sulle casse di soccorso delle società di ferrovie e di piroscafi;
3. la legge federale del 28 giugno 1895<sup>267</sup> sul diritto di voto degli azionisti delle società ferroviarie e sulla partecipazione dello Stato all'amministrazione di queste;
4. la legge federale del 27 marzo 1896<sup>268</sup> sulla contabilità delle strade ferrate;
5. la legge federale del 21 dicembre 1899<sup>269</sup> concernente la costruzione e l'esercizio delle ferrovie secondarie svizzere, riservato l'articolo 92 della presente legge;
6. la legge federale del 18 giugno 1914<sup>270</sup> sulle tasse da pagarsi per le concessioni di imprese di trasporto;
7. l'articolo 111 lettere *c* e *e* della legge federale del 16 dicembre 1943<sup>271</sup> sulla organizzazione giudiziaria;
8. gli articoli 9 e 11 ultimo periodo della legge federale del 18 febbraio 1878<sup>272</sup> su la polizia delle strade ferrate;
9. l'articolo 17 capoverso 1 della legge del 29 marzo 1950<sup>273</sup> sulle imprese filoviarie;
10. il decreto federale del 23 dicembre 1904<sup>274</sup> che autorizza il Consiglio federale a consentire modificazioni del sistema d'esercizio delle strade ferrate;
11. il decreto federale del 14 dicembre 1921<sup>275</sup> concernente il calcolo del prodotto netto delle ferrovie private, riservato l'articolo 92 della presente legge;
12. il decreto federale del 21 giugno 1907<sup>276</sup> che applica la legislazione federale in materia di espropriazione per causa di utilità pubblica alle imprese di navigazione concesse.

<sup>2</sup> Riservati i diritti e i crediti che ne derivano alla Confederazione, ai Cantoni, ai Comuni e ai privati, sono abrogati:

<sup>265</sup> [CS 7 3; RU 1949 I 571 art. 55 lett. b]

<sup>266</sup> [CS 8 576]

<sup>267</sup> [CS 7 217]

<sup>268</sup> [CS 7 220]

<sup>269</sup> [CS 7 117; RU 1949 563 art. 55 lett. c, 1997 2465 allegato n. 17, 1998 2835 n. II 1]

<sup>270</sup> [CS 7 923]

<sup>271</sup> [CS 3 499]

<sup>272</sup> [CS 3 422; RU 1958 347 art. 96 cpv. 1 n. 8 cpv. 3, 1986 1974 art. 53 n. 5, 2010 1881 all. I n. II 23. RU 2011 3961 art. 11 cpv. 1]

<sup>273</sup> RS 744.21

<sup>274</sup> [CS 7 30]

<sup>275</sup> [CS 7 234; RU 1958 347 art. 96 al. 1 n. 11. RU 2003 210 n. I 13]

<sup>276</sup> [CS 7 393]



13. la legge federale del 2 ottobre 1919<sup>277</sup> concernente il soccorso finanziario da accordarsi alle imprese private di strade ferrate e di navigazione a vapore allo scopo di promuoverne l'elettrificazione;
14. la legge federale del 6 aprile 1939<sup>278</sup> concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione;
15. a legge federale del 21 dicembre 1949<sup>279</sup> che completa quella concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione;
16. il decreto federale del 18 giugno 1907<sup>280</sup> che accorda al Cantone dei Grigioni una sovvenzione di cinque milioni di franchi per la costruzione di linee ferroviarie da Bevers a Schuls e da Ilanz a Disentis;
17. il decreto federale del 18 dicembre 1918<sup>281</sup> concernente il soccorso finanziario alle imprese di trasporto in condizioni critiche;
18. il decreto federale del 22 ottobre 1937<sup>282</sup> concernente il soccorso per mantenere in esercizio le imprese ferroviarie e di navigazione private minacciate dalla crisi.

3 ...<sup>283</sup>

#### **Art. 97**            Entrata in vigore ed esecuzione

Il Consiglio federale stabilisce la data dell'entrata in vigore della presente legge ed emana le disposizioni d'esecuzione. Ove la presente legge attribuisca compiti ai Cantoni, essi emaneranno le necessarie disposizioni di esecuzione.<sup>284</sup>

Data dell'entrata in vigore: 1° luglio 1958<sup>285</sup>

<sup>277</sup> [CS 7 241]

<sup>278</sup> [CS 7 247; RU 1950 I 359 art. 1 e 2]

<sup>279</sup> [RU 1950 I 359]

<sup>280</sup> [CS 7 240]

<sup>281</sup> [CS 7 244]

<sup>282</sup> [CS 7 245]

<sup>283</sup> Le mod. possono esse consultate alla RU 1958 347.

<sup>284</sup> Per. introdotto dal n. I della LF del 24 mar. 1995, in vigore dal 1° gen. 1996 (RU 1995 3680; FF 1994 I 441).

<sup>285</sup> DCF del 24 giu. 1958

**Disposizioni finali della modifica del 24 marzo 1995<sup>286</sup>****Disposizioni finali della modifica del 20 marzo 1998<sup>287</sup>****Disposizioni finali della modifica del 18 giugno 1999<sup>288</sup>**

<sup>1</sup> Il decreto federale del 21 giugno 1991<sup>289</sup> concernente la procedura d'approvazione dei piani per i grandi progetti ferroviari è abrogato.

<sup>2</sup> Le domande pendenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge sono giudicate secondo il nuovo diritto.

<sup>3</sup> Ai ricorsi pendenti si applica il diritto procedurale previgente.

**Disposizione transitoria della modifica del 20 marzo 2009<sup>290</sup>**

L'infrastruttura ferroviaria delle FFS già esistente all'entrata in vigore del numero 13 della legge federale del 20 marzo 2009<sup>291</sup> sulla Riforma delle ferrovie 2 è considerata concessionaria sino al 31 dicembre 2020. Le modifiche e i rinnovi sono retti dalle disposizioni della presente legge.

**Disposizione transitoria della modifica del 16 marzo 2012<sup>292</sup>**

Il Consiglio federale stabilisce fino a quando la prova che un sottosistema secondo l'articolo 23c soddisfa i requisiti essenziali può essere fornita in altro modo che non mediante un attestato di conformità rilasciato da un organismo di valutazione della conformità.

<sup>286</sup> RU **1995** 3680; FF **1994** I 441. Abrogate dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>287</sup> RU **1998** 2835; FF **1997** I 809. Abrogate dal n. II 13 della LF del 20 mar. 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, con effetto dal 1° gen. 2010 (RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457).

<sup>288</sup> RU **1999** 3071; FF **1998** 2029

<sup>289</sup> [RU **1991** 1319]

<sup>290</sup> RU **2009** 5597; FF **2005** 2183, **2007** 2457

<sup>291</sup> RU **2009** 5602

<sup>292</sup> RU **2012** 5619; FF **2011** 823

---

*Allegato*<sup>293</sup>

<sup>293</sup> Introdotta dal n. 19 della LF del 18 giu. 1999 sul coordinamento e la semplificazione delle procedure d'approvazione dei piani (RU **1999** 3071; FF **1998** 2029). Abrogata dal n. 2 dell'all. alla LF del 26 set. 2014, con effetto dal 1° gen. 2016 (RU **2015** 3205; FF **2013** 6175).

