

# Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Ordinanza sulle ferrovie, Oferr)

## Modifica del xx xxxx 2015

---

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

L'ordinanza del 23 novembre 1983<sup>1</sup> sulle ferrovie è modificata come segue:

### *Sostituzione di termini*

*In tutta l'ordinanza «immatricolato» è sostituito con «autorizzato».*

*In tutta l'ordinanza, eccettuati gli articoli 76 e 77, «composizione» è sostituito, con i necessari adeguamenti grammaticali, con «convoglio».*

### *Art. 4 lett. d*

A complemento della presente ordinanza si applica segnatamente:

- d. l'ordinanza del 14 marzo 2008<sup>2</sup> sull'approvvigionamento elettrico.

### *Art. 5i cpv. 4*

<sup>4</sup> Non devono essere iscritti nel registro i veicoli di servizio (art. 57) che possono circolare sia su rotaia sia su strada (veicoli strada-rotaia) e quelli che sono smontabili e rimontabili.

### *Art. 10 cpv. 3*

<sup>3</sup> Provvedono a un dimensionamento ottimizzato sul piano energetico delle proprie costruzioni, dei propri impianti e veicoli come pure a un esercizio efficiente sotto il profilo energetico.

### *Art. 15 cpv. 2*

<sup>2</sup> Per il rimanente si applica l'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>3</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

### *Art. 15a cpv. 1 lett. b*

<sup>1</sup> Le disposizioni del presente capitolo si applicano alle nuove costruzioni, alle modifiche e ai rinnovi, nonché all'esercizio di:

- b. veicoli utilizzati sulle tratte interoperabili, ad eccezione dei veicoli speciali.

### *Art. 15f cpv. 1*

<sup>1</sup> L'UFT tiene un registro contenente le informazioni necessarie per l'uso dell'infrastruttura e conforme alle specifiche dell'allegato alla decisione di esecuzione 2014/880/UE<sup>4</sup> (registro dell'infrastruttura).

### *Art. 28 Impianti sotterranei*

<sup>1</sup> Negli impianti sotterranei quali gallerie e gallerie di protezione come pure nelle stazioni sotterranee e alle fermate devono essere adottate misure specifiche per il salvataggio delle persone.

<sup>2</sup> Nelle gallerie e gallerie di protezione si devono installare a distanze regolari delle nicchie di protezione per il personale, le quali vanno contrassegnate in modo ben visibile. Si può rinunciare alle nicchie qualora la sicurezza del personale sia garantita da altre misure.

### *Art. 42 cpv. 1*

<sup>1</sup> Gli impianti elettrici delle ferrovie devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose si ano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili. Gli impianti elettrici sono descritti in dettaglio nell'allegato 4.

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>2</sup> RS 734.71

<sup>3</sup> RS 742.161

<sup>4</sup> Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489.

Art. 44 lett. g

Abrogato

### Capitolo 3: Veicoli

#### Sezione 1: Requisiti essenziali

Art. 47

<sup>1</sup> I veicoli devono essere pianificati, realizzati, gestiti e mantenuti in modo che sia possibile svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

<sup>2</sup> La sagoma limite dei veicoli e dei carichi si determina in base alla sagoma di riferimento prevista nell'allegato 1.

#### Sezione 2: Veicoli interoperabili

Art. 48

<sup>1</sup> I veicoli interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte interoperabili (art. 15a cpv. 1 lett. a).

<sup>2</sup> Ai veicoli interoperabili si applicano le disposizioni del capitolo 1a. Fanno eccezione i veicoli speciali (art. 56–58).

<sup>3</sup> L'UFT pubblica le prescrizioni tecniche nazionali notificate (art. 23f cpv. 2 Lferr).

#### Sezione 3: Veicoli non interoperabili

Art. 49            Generalità

<sup>1</sup> I veicoli non interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte non interoperabili.

<sup>2</sup> I veicoli a scartamento normale che percorrono tratte interoperabili solo in un settore molto ristretto, come una stazione o un binario di raccordo, possono essere autorizzati, su domanda, a circolare su queste tratte secondo le disposizioni della presente sezione, sempreché queste non si oppongono all'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato.

Art. 50            Parti e sistemi elettrici

<sup>1</sup> Le parti e i sistemi elettrici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

<sup>2</sup> I locomotori e le carrozze-pilota devono essere dotati di un dispositivo di sicurezza. Devono essere compatibili con gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche. I requisiti che devono soddisfare gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche installati sui veicoli sono retti dagli articoli 38 e 39.

Art. 51            Parti e sistemi meccanici

<sup>1</sup> Le parti e i sistemi meccanici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli e che essi sostengano le sollecitazioni a cui sono sottoposti durante l'intera durata di vita prevista.

<sup>2</sup> Le cabine di guida e gli scompartimenti viaggiatori dei veicoli devono essere concepiti, sotto il profilo della resistenza strutturale alle deformazioni, in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

Art. 52            Sistemi dei freni

<sup>1</sup> I freni dei veicoli ferroviari devono permettere di viaggiare in modo sicuro alla velocità prescritta e garantire in ogni momento l'arresto sicuro del veicolo.

<sup>2</sup> Lo sforzo di frenatura dev'essere dimensionato in funzione del coefficiente medio di aderenza esistente tra la ruota e la rotaia.

<sup>3</sup> L'azione frenante non deve essere pregiudicata dall'usura, dal molleggiamento e da altri sistemi dei veicoli. Deve poter essere controllata mediante una prova dei freni da fermo.

<sup>4</sup> Un freno di stazionamento deve impedire la messa in marcia involontaria dei veicoli.

Art. 53            Sistemi delle porte

<sup>1</sup> Le porte d'accesso devono essere conformi all'esercizio effettuato, devono poter essere utilizzate senza pericolo, essere munite di dispositivi di chiusura efficaci ed essere assicurate contro un'apertura involontaria.

<sup>2</sup> Le porte devono essere munite di dispositivi che segnalano nella cabina di guida lo stato di «porte chiuse» e di dispositivi di protezione per evitare che persone rimangano incastrate tra le porte.

<sup>3</sup> Le porte laterali scorrevoli dei bagagliai e degli scompartimenti bagagliai devono essere munite di un dispositivo che impedisca la loro chiusura involontaria. Quando le stesse sono aperte, deve essere possibile applicare una barra di protezione.

<sup>4</sup> Le porte frontali di intercomunicazione che si trovano alle estremità del treno devono essere assicurate contro l'apertura involontaria.

*Art. 54* Requisiti particolari per ferrovie a cremagliera

<sup>1</sup> La sicurezza contro il deragliamento dei veicoli e dei convogli di ferrovie a cremagliera dev'essere garantita sull'intera tratta e in ogni caso estremo prevedibile.

<sup>2</sup> Il DATEC stabilisce i requisiti particolari nei seguenti settori:

- a. organi di trazione e di repulsione:
  1. formazione in coppia,
  2. nessuna formazione in coppia;
  
- b. freni:
  1. locomotori,
  2. convogli,
  3. materiale rotabile rimorchiato,
  4. trazione multipla,
  5. dispositivi di sicurezza,
  6. carrozze e vagoni.

*Art. 55* Requisiti particolari per le tramvie

Il DATEC stabilisce i requisiti particolari per le tramvie nei seguenti settori:

- a. freni;
- b. protezione contro le collisioni.

#### **Sezione 4: Veicoli speciali**

*Art. 56* Generalità

<sup>1</sup> Sono veicoli speciali i veicoli di servizio come pure i veicoli a vapore e i veicoli storici.

<sup>2</sup> I veicoli speciali possono essere impiegati su tratte sia interoperabili sia non interoperabili.

<sup>3</sup> Devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

<sup>4</sup> Vengono autorizzati secondo le disposizioni della sezione 3, sempreché queste non si oppongano all'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato.

*Art. 57* Veicoli di servizio

<sup>1</sup> I veicoli di servizio sono veicoli speciali utilizzati per la costruzione, la manutenzione e l'ispezione della sovrastruttura, dei manufatti, del piano stradale ferroviario, della piattaforma e degli impianti della linea di contatto.

<sup>2</sup> Se i veicoli di servizio sono impiegati come apparecchiature di lavoro vanno stilati i necessari attestati di sicurezza.

*Art. 58* Veicoli a vapore e veicoli storici

<sup>1</sup> I veicoli a vapore e i veicoli storici devono essere gestiti e mantenuti in modo che sia possibile svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

<sup>2</sup> I veicoli a vapore devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che si tenga conto dei pericoli specifici della caldaia a vapore e sotto pressione.

<sup>3</sup> Per quanto concerne l'installazione di nuovi sistemi in veicoli storici e la modifica di sistemi in tali veicoli sono determinanti le prescrizioni valide al momento dell'installazione o della modifica.

<sup>4</sup> Per il rimanente si applicano gli articoli 50–55.

*Art. 59 – 70*

*Abrogati*

*Art. 83*

*Abrogato*

*Art. 83g* Disposizione transitoria relativa alla modifica del ...

<sup>1</sup> I veicoli che erano in esercizio in Svizzera il 1° gennaio 1999 sono considerati autorizzati e vengono iscritti nel registro di cui all'articolo 5i.

<sup>2</sup> I locomotori esistenti dotati di convertitori devono essere modificati entro il 31 dicembre 2020 in maniera tale che si comportino in modo passivo nei confronti della rete della corrente di trazione in caso di frequenze superiori a 87 Hertz.

## II

<sup>1</sup> L'allegato 2 è abrogato.

<sup>2</sup> L'allegato 4 è modificato secondo la versione qui annessa.

<sup>3</sup> L'allegato 7 è sostituito dalla versione qui annessa.

## III

<sup>1</sup> Con riserva del capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2016.

<sup>2</sup> L'allegato 7 entra in vigore il 1° gennaio 2016.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta  
Sommaruga

La cancelliera della Confederazione, Corina Casa-  
nova

*Allegato 2*

*Abrogato*

*Allegato 4*  
(art. 42 cpv. 1)

## **Impianti elettrici**

*Frase introduttiva e lett. g*

Gli impianti elettrici sono impianti e parti d'impianto fissi o mobili appartenenti a impianti ferroviari. Essi comprendono:

g. *Abrogata*

## Specifiche tecniche di interoperabilità

1. Decisione 2011/275/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.
2. Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11; modificato l'ultima volta dal regolamento (UE) n. 2015/302, GU L 55 del 26.2.2015, pag. 2.
3. Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 aprile 2012, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2015/14/UE, GU L 3 del 7.1.2015, pag. 44.
4. Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE, GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1; modificata dalla decisione della Commissione 2013/710/UE, GU L 352 del 4.12.2013, pag. 35.
5. Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione, GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1; modificata dal regolamento (UE) n. 1236/2013, GU L 322 del 3.12.2013, pag. 23.
6. Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110.
7. Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179.
8. Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228.
9. Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394.
10. Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421.
11. Regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci» del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438.

