



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dei trasporti UFT**  
Divisioni Sicurezza e Infrastruttura

---

# **Sviluppo dell'ordinanza sulle ferrovie (Oferr) Panoramica delle principali modifiche agli articoli**

---





# Osservazioni generali (art. 1–15 e 81–84)

## Tema «Principi, regole riconosciute della tecnica, stato della tecnica» **Art. 2**

### Cpv. 1<sup>bis</sup>

Il tema della cibersicurezza è attualmente disciplinato nelle disposizioni d'esecuzione dell'Oferr (DE-Oferr), in una DE relativa all'articolo 5c Oferr dedicata al sistema di gestione della sicurezza e alle prove aggiuntive. L'Oferr stessa non contiene disposizioni esplicite sull'argomento.

Si propone di sancire la protezione da interventi abusivi nell'Oferr, che costituisce il piano normativo adeguato.

## Tema «Autorizzazioni d'esercizio estere»

### **Art. 8**

### Cpv. 8

Di massima le autorizzazioni d'esercizio estere sono riconosciute soltanto per determinati tronchi di confine e solo sulla base di trattati internazionali che garantiscono la reciprocità.

Tuttavia, a titolo eccezionale la Svizzera può avere interesse a poter (ma non dover) riconoscere simili autorizzazioni anche unilateralmente, in particolare se nello Stato confinante interessato non esistono tronchi di confine dotati di tecnologia svizzera. La disposizione corrisponde all'articolo 5f capoverso 2, che offre la stessa possibilità per le autorizzazioni e i certificati di sicurezza sulle tratte in prossimità della frontiera.

Per gli altri tronchi di confine non è possibile il pieno riconoscimento dell'autorizzazione d'esercizio estera, ma si può, in considerazione di quest'ultima, ridurre la portata dell'esame.

L'allegato 8, introdotto nell'Oferr con la presente revisione, riporta i tronchi di confine che entrano in linea di conto.

L'allegato 2 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria, nel quale attualmente sono elencati i tronchi di confine, è stralciato.

## Tema «Prescrizioni d'esercizio»

### **Art. 12**

### Cpv. 4

Si precisa il carattere vincolante delle prescrizioni d'esercizio per l'utilizzo della tratta.

Lett. b: la terminologia viene adeguata a quella impiegata nella specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea (STI OPE), ossia «prestazioni di frenatura» sostituisce «rapporto di frenatura».



**Tema «Personale incaricato della pianificazione, della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione»** **Art. 14**

**Cpv. 2** Si precisa, traendo spunto dall'esperienza pratica, che è il titolare dell'esercizio a dover affidare la direzione tecnica nel settore degli impianti elettrici a una persona competente. È inoltre inserito un rimando all'articolo 46.

**Tema «Registro dell'infrastruttura»** **Art. 15f**

**Cpv. 1** È aggiornato il riferimento al regolamento di esecuzione sull'argomento, armonizzandolo con la normativa europea vigente e con l'aggiornamento della STI OPE.  
**Nota a piè di pagina**

**Tema «Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati»** **Art. 15g**

**Cpv. 1** L'UFT aggiorna, nell'articolo 15g capoverso 1 Oferr, il rimando alla disposizione europea sul registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati (ERATV), modificata nell'ambito della revisione della STI avvenuta nel 2022.  
**Nota a piè di pagina** L'aggiornamento si iscrive nell'armonizzazione della normativa svizzera con quella europea.

## **Tecnica di costruzione / sede ferroviaria e impianti per il pubblico (art. 16-36)**

**Tema «Stazioni (pendenza dei binari nelle stazioni)»** **Art. 34**

**Cpv. 1** È apportata una correzione terminologica nella versione francese.

**Cpv. 2** La formulazione della versione tedesca è stata uniformata a quella francese e italiana, con conseguente leggero inasprimento sul piano materiale.



## Tecnica di sicurezza (art. 37–41)

Nessuna modifica

## Impianti elettrici (art. 42–46)

Nessuna modifica

## Veicoli (art. 47–58, in passato fino a 70)

### Tema «Veicoli e usura»

### Art. 47

#### Cpv. 1

È aggiunto il concetto di «poca usura». Diverse ferrovie a scartamento metrico si vedono confrontate con una massiccia usura causata dall'interazione tra rotaia e ruote dei veicoli di più recente costruzione, in particolare degli elettrotreni.

L'UFT ha perciò incaricato RailPlus, gestore del compito sistemico, di aggiornare le rispettive basi per queste ferrovie. I lavori sono attualmente in corso.

Tra le altre cose si punta a elaborare disposizioni per il rodiggio in fatto di compatibilità con i binari e usura delle ruote e a sancirle sul piano giuridico. L'integrazione dell'Oferr in oggetto mira a creare la possibilità per l'inserimento di queste disposizioni.

### Tema «Dispositivi di sicurezza e sistema di controllo della marcia dei treni»

### Art. 50

#### Cpv. 2

L'Oferr è precisata e la terminologia armonizzata con quella delle disposizioni d'esecuzione (relative all'art. 50, DE 50.2)

### Tema «Sistemi dei freni»

### Art. 52

#### Cpv. 3

È stato corretto il secondo periodo poiché si riferiva erroneamente all'espressione «azione frenante», mentre a poter essere controllati devono essere i freni.

### Tema «Ferrovie a cremagliera»

### Art. 54

#### Cpv. 1

La struttura specifica del tema è modificata per una migliore comprensione.



## Esercizio ferroviario (art. 71–80)

### Tema «Divieto per le persone non addette al servizio»

### Art. 74

Gli esempi sono stati aggiornati.

### Tema «Velocità di marcia»

### Art. 76

#### Cpv. 1

È apportata una correzione terminologica nella versione francese.

#### Cpv. 2

L'applicazione obbligatoria delle DE-Oferr relative alle velocità massime è stata limitata alle tratte non interoperabili, con conseguente eliminazione di una contraddizione con il diritto europeo recepito (STI OPE).

### Tema «Norme per i freni»

### Art. 77

#### Cpv. 1

La disposizione è stata precisata stralciando l'espressione «di regola».

#### Cpv. 3 (nuovo)

L'applicazione obbligatoria delle DE-Oferr relative ai freni è stata limitata alle tratte non interoperabili, con conseguente eliminazione di una contraddizione con il diritto europeo recepito (STI OPE).

## Disposizioni finali (art. 81–84)

### Tema «Disposizioni transitorie relative alla modifica del 1° luglio 2024»

### Art. 83j

#### Cpv. 1

Secondo le disposizioni transitorie relative alla modifica del 18 novembre 2015 i locomotori esistenti dotati di convertitori avrebbero dovuto essere modificati entro il 31 dicembre 2021 in maniera tale da avere un comportamento passivo nei confronti della rete della corrente di trazione in caso di frequenze superiori a 87 Hertz. Poiché per diversi motivi non è stato possibile rispettare questo termine, dopo vaste indagini condotte sulla rete si è deciso di estenderlo al 31 dicembre 2025. Questo termine è da considerarsi come l'ultimo utile: è stato scelto in modo che tutti gli interessati possano rispettarlo, ma l'UFT si attende che i parchi veicoli in questione siano messi a norma il prima possibile. È esclusa ogni ulteriore estensione della scadenza.

È quanto attuato nell'articolo 83j capoverso 1.

Parallelamente è stralciato l'attuale articolo 83g capoverso 2.



## **Cpv. 2**

Post-equipaggiamento con un dispositivo sicuro e ridondante per l'azionamento del freno in caso di eccesso di velocità

La disposizione è introdotta perché si è constatato che diverse imprese ferroviarie in caso di mancato funzionamento di tale dispositivo consentono a lungo l'esercizio senza la relativa sorveglianza. In tali condizioni un errore del macchinista può avere conseguenze fatali e la presenza di un secondo macchinista servirebbe a poco poiché quest'ultimo può rilevare l'errore del primo solo quando è troppo tardi, cioè quando il treno ha raggiunto una velocità tale che i sistemi di frenatura non possono più arrestarne la corsa in sicurezza e impedire l'eventuale deragliamento.

Al giorno d'oggi è inaccettabile che su ferrovie a cremagliera circolino treni privi di dispositivi di sorveglianza della velocità, in particolare in presenza di regimi di velocità differenti dovuti a diversità di pendenze. Tale responsabilità non può essere lasciata al macchinista.

La constatazione che alcune imprese in caso di mancato funzionamento di un simile dispositivo consentono a lungo l'esercizio senza la relativa sorveglianza è stata fatta in occasione di diversi audit e sondaggi. L'ottica adottata da queste imprese è di tipo efficientistico: si applica solo quanto prescritto.

La disponibilità di sistemi ridondanti per componenti di sicurezza costituisce oggi lo stato dell'arte, non solo nel settore ferroviario ma anche, ad esempio, nell'aviazione.

In considerazione di quanto su esposto si è deciso di prescrivere il post-equipaggiamento dei dispositivi in oggetto.

In caso di errore sarà così possibile concludere la corsa sempre in sicurezza, senza necessità di evacuare il treno.

Non sottostanno all'obbligo unicamente i veicoli il cui post-equipaggiamento non è tecnicamente possibile, quali ad esempio le locomotive a vapore o i veicoli di antica costruzione. Si tratta di rotabili che rientrano nella categoria di velocità più bassa e, quindi, presentano minori rischi rispetto a quelli di recente costruzione che anche su ferrovie a cremagliera possono raggiungere velocità piuttosto elevate.

L'UFT ha informato per iscritto le imprese interessate in merito a questa tematica già lo scorso mese di gennaio.



# Allegati

## **Tema «Allegato 6 - Rete principale interoperabile»**

L'elenco di cui all'allegato 6 è stato aggiornato integrando la tratta Mägenwil – Birr e apportando lievi precisazioni.

## **Tema «Allegato 7 - Specifiche tecniche di interoperabilità (STI)»**

Ai fini dell'armonizzazione con la normativa europea i riferimenti alle specifiche tecniche d'interoperabilità sono stati aggiornati integrando importanti regolamenti di esecuzione del 2023.

L'allegato stesso è stralciato contestualmente alla revisione della legge federale sulle ferrovie e dell'Oferr volta a recepire il pilastro tecnico del 4° pacchetto ferroviario dell'UE e riportato nell'allegato 6 delle DE-Oferr.

## **Tema «Allegato 8 - Tronchi di confine»**

Si veda il commento all'articolo 8 capoverso 8.

L'allegato riporta l'elenco dei tronchi di confine interessati.