Revisione parziale dell'ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (ordinanza sulle ferrovie, Oferr[1]) Revisione parziale delle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr[2])

Panoramica su importanti modifiche degli articoli

Ciclo di revisione 2020 con entrata in vigore 01.11.2020

---

1. Panoramica

Nel campo di applicazione dell'Oferr e delle sue disposizioni esecutive il ciclo di revisione 2020 si focalizza sui seguenti temi: frenatura nello scartamento metrico, sopraelevazione per bordi di marciapiedi in curva (scartamento normale e metrico), recepimento di ulteriori norme europee e altre tematiche di competenza delle singole sezioni tecniche dell'UFT.
Nell'ambito dell'OTDis l'accento è posto sull'inventario dell'assenza di barriere in stazioni ferroviarie, stazioni e fermate, mentre in quello dell'ORTDis ci si è concentrati soprattutto sugli autobus a lunga percorrenza e sulle cabine degli impianti a fune, a proposito delle quali è stata apportata una precisazione.

Nel quadro del presente ciclo di revisione si sono inoltre elaborate due direttive (scartamento normale e metrico) intese a disciplinare la prova che i veicoli rispettano le prescrizioni in materia di bordo del marciapiede. La loro elaborazione fa seguito ai lavori condotti sull'argomento «sopraelevazione in presenza di bordi di marciapiedi in curva». La guida «percorsi visivi e tattili per i marciapiedi ferroviari» sviluppa ulteriormente l'allegato 2 DE-Oferr e lo sostituisce. Il pacchetto di revisione comprende infine una guida concernente le misure di protezione passive su ponti stradali sovrastanti impianti di binari, l'aggiornamento delle condizioni per l'impiego di veicoli su tratte ETCS e le PTNN[3] relative alla STI INF aggiornata.

2. Adeguamenti previsti dal presente ciclo di revisione

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

Tema «direttive, regole riconosciute della tecnica, prescrizioni d'esercizio» *(art. 2 e 12)*
Alcuni termini sono stati utilizzati in modo non uniforme nella pratica, occasionando piccoli malintesi. È inoltre cambiata la procedura per la presentazione all'UFT di prescrizioni specifiche delle ferrovie: all'Ufficio devono ormai essere sottoposte per approvazione solo le prescrizioni che derogano dalle direttive dell'autorità e messe a disposizione le prescrizioni sovraordinate conformi.
Le riformulazioni degli articoli 12 e 46 Oferr e delle DE ad articoli 2, 12 e 46 servono a fare chiarezza in merito.

---

1 RS 742.141.1

2 RS 742.141.11

3 Cfr. avamprogetto Oferr 2020, allegato 7

Tema «rapporto annuale sulla sicurezza» ***(art. 5g)***
Le disposizioni dell'Oferr sono state uniformate a quelle della direttiva 2004/49/CE, riprendendo dall'articolo 9 paragrafo 4 la precisazione «sulla sicurezza» (diritto vigente: solo «rapporto») e il termine di presentazione del 30 giugno (attualmente: 31 maggio).

Tema «modifiche rilevanti» ***(art. 8c)***
Il regolamento (UE) n. 352/2009 è stato abrogato e sostituito da quello d'esecuzione (UE) n. 402/2013. L'articolo 8*c* Oferr fa ora riferimento alla versione attuale di quest'ultimo.

Tema «organizzazione dell'esercizio» ***(art. 11)***
In seguito agli sviluppi strutturali (riforme delle ferrovie) e tecnico-operativi (ad es. automazione) cui è sottoposto il settore ferroviario, diventa sempre più importante disporre di un'organizzazione adeguata dell'esercizio per garantire la sicurezza. A tal fine si è proceduto a integrare le DE ad articolo 11 con direttive sovraordinate sull'interazione tra uomo, tecnica e organizzazione.

2.2 Tecnica di costruzione (art. 16–36)

Tema «percorsi visivi e tattili sui marciapiedi ferroviari» ***(art. 21 e 34)***
- DE 21.2 n. 4 e DE 34 n. 3.2, 3.3 e 3.5

Adeguamento del testo dovuto al fatto che per i percorsi visivi e tattili si deve applicare la guida dell'UFT «Taktil-visuelle Markierungen von Bahnperrons» anziché il previgente allegato 2 DE-Oferr.

Tema «termini» ***(art. 13, 25, 31, 32 e allegato 4)***
I termini «binario principale» e «binario secondario» sono sostituiti con «binario di circolazione» e «binario di smistamento» per evitare incongruenze terminologiche rispetto alle Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni [PCT]).
Per la definizione del termine «binario di raccordo» si fa ora riferimento all'ordinanza sul trasporto di merci.
L'allegato 4 è stato integrato.

Tema «requisiti infrastrutturali per l'accesso autonomo ai treni» ***(art. 21)***
- DE 21.3 Scartamento metrico e DE 21.3 Scartamento normale

La nuova disposizione relativa allo scartamento metrico stabilisce i requisiti per la geometria dei binari e i bordi dei marciapiedi delle ferrovie a scartamento metrico affinché siano rispettati il divario e verticale e orizzontale massimo per l'accesso autonomo ai treni.
La distinzione dei requisiti per l'infrastruttura da quelli per i veicoli consente di adottare soluzioni ben definite per l'accessibilità autonoma dei treni e, di conseguenza, di evitare errori e contenere i costi di pianificazione e costruzione.
Nella già esistente disposizione relativa allo scartamento normale è stato stabilito il valore massimo che sostituisce la misura transitoria introdotta dall'UFT nel 2012.
Oltre al valore massimo concretamente fissato (75 mm per lo scartamento normale e 60 mm per quello metrico) la DE contiene anche la prescrizione di verificare la proporzionalità se la sopraelevazione supera i 40 mm.
Nelle sue «Istruzioni di pianificazione LDis» l'UFT completerà il processo di pianificazione con le disposizioni del caso. Nelle tratte non rilevanti per il sistema, su cui circolano solo treni regionali e singoli convogli merci, andrà realizzata una sopraelevazione massima di 40 mm una volta verificatane la proporzionalità. L'UFT attribuirà le tratte alle previste fasi di ampliamento in base ai loro effetti sulla rete, documentandole entro la fine del 2019 nelle «Istruzioni di pianificazione LDis», dopo apposita consultazione delle cerchie interessate.

Tema «costruzioni situate vicino, sopra e sotto la ferrovia» ***(art. 27)***

- DE 27.4

La guida citata al numero 2 permette di determinare in funzione dei rischi la necessità e il livello dei sistemi di ritenuta di veicoli su ponti stradali sovrastanti impianti ferroviari.

Tema «settori per il pubblico nelle stazioni ferroviarie» ***(art. 34)***

- DE 34 n. 2

È introdotto e disciplinato il principio di distinzione tra settori per il pubblico nelle stazioni ferroviarie. Ciò comporta la rinumerazione dei numeri successivi.

Tema «distanze dagli assi dei binari e sagoma di spazio libero» ***(art. 18–20)***

L'incertezza di alcune situazioni e la minore esigenza di svolgere attività di servizio nella zona dei binari hanno portato all'abbandono dell'obbligo generalizzato di prevedere *spazi di sicurezza per attività di servizio* nelle stazioni. Nell'ambito dell'ultima modifica delle PCT si è perciò attuato un cambio di paradigma per gli utenti (personale delle imprese di trasporto ferroviario): dal 1° luglio 2016 il personale interessato può recarsi nella zona dei binari soltanto se è disponibile un cosiddetto spazio di sicurezza intermedio individuabile come tale; in caso contrario bisogna richiedere al capomovimento di predisporre le necessarie misure di sicurezza.
Con ciò mutano anche i requisiti relativi agli *spazi di sicurezza per attività di servizio*.
Per evitare contraddizioni tra PCT e Oferr/DE sono stati rielaborati gli articoli 18–20 Oferr e le rispettive DE.
Punti principali della rielaborazione:
- nuovo articolo 71 concernente lo spazio per attività di servizio;
- articoli 19 e 20 riuniti in un unico articolo (nessuna distinzione tra stazioni e tratta);
- larghezza dello spazio di sicurezza tra e accanto ai binari in funzione della velocità di marcia;
- struttura modulare della sagoma di spazio libero e, quindi, abbandono delle sagome semplificate.

2.3 Tecnica di sicurezza (art. 37–41)

Tema «norme»

È aggiornata la versione delle norme SN EN menzionate (5012x), delle condizioni per l'impiego di veicoli su tratte ETCS e dello standard nazionale per il controllo della marcia dei treni delle ferrovie che non adottano ETCS.

Tema «passaggi a livello» ***(art. 37)***

DE 37.c — Abrogazione di disposizioni in seguito alla revisione dell'OSStr (RS 741.21, 1° gennaio 2016), adeguamento concernente il tempo d'avvertimento e precisazioni nella traduzione francese.

Tema «ATO» ***(art. 38)***

DE 38.2 — Il campo d'applicazione degli articoli 38–40 è precisato e commentato e la condotta automatica dei treni (ATO) è integrata esplicitamente quale parte degli impianti di sicurezza e delle applicazioni telematiche.

Tema «Protezione del percorso» ***(art. 39)***

DE 39.3.a — Precisazioni e adeguamenti in materia di treni in partenza, sorveglianza continua, protezione laterale, svincolo del percorso e mantenimento della direzione di marcia.

Tema «Posizione dei segnali» ***(art. 39)***

DE 39.3.b — Per poterne ottimizzare l'ubicazione in base alla situazione specifica si adeguano i requisiti per la disposizione e i tempi di visibilità dei segnali.

Tema «scambi» ***(art. 39)***

DE 39.3.d — È esplicitamente prescritta l'adozione di misure per gestire il rischio derivante, in caso di lavori di manutenzione, dalla mancata corrispondenza tra la posizione effettiva dello scambio e la logica dell'impianto di sicurezza.

Tema «sistemi di avvertimento per le persone» ***(art. 40)***

DE 41 — Sono abrogate le direttive relative alle soluzioni da adottare per garantire l'integrità della sicurezza.

2.4 Impianti elettrici (art. 42–46)

Tema «zona del pantografo e della linea aerea di contatto» ***(art. 18)***

DE 18.4 (F. 16N) — Abrogando la disposizione relativa all'altezza minima del filo di contatto sotto nuove opere sporgenti si crea conformità rispetto alle prescrizioni di cui alla DE 44.c numero 5.2.1.
La posizione più elevata del filo di contatto (posizione di sollevamento dall'attuale altezza di installazione + supplementi meccanici) è stata adeguata in base alle indicazioni della SN EN 50119.

Tema «illuminazione del marciapiede» ***(art. 34)***

DE 34.4 n. 2.1 — È inserito un rimando alla pertinente norma SN EN 12464 per fare chiarezza in merito al requisito della certificazione della conformità.

Tema «misure di protezione per evitare pericoli» ***(art. 42)***

- DE 42.2 — In seguito alla redazione di una disposizione apposita e uniformemente applicabile a tutti i settori specialistici (DE 5c «ICT security») si è reso necessario adeguare questo requisito specifico.

Tema «cavi in galleria e in luoghi particolari» ***(art. 44 lett. b)***

DE 44b n. 4 — Adeguamento necessario per attuare l'ordinanza svizzera sui prodotti da costruzione e allinearsi alla normativa europea.

Tema «impianti della linea di contatto» ***(art. 44 lett. c)***

DE 44c n. 4.1.2 — Adeguamento di termini e procedure concernenti il settore dell'esercizio sulla base delle PCT.

DE 44c n. 4.1.4.2 — Precisazione in considerazione dell'articolo 72 dell'ordinanza sulla corrente forte (5 regole di sicurezza) e dell'abituale prassi.

DE 44c n. 5.2 — Termini e procedimenti uniformati alla SN EN 50119. Nessuna modifica materiale.

DE 44c n. 8.3 — Nomenclatura uniformata affinché risulti chiaro che il presente numero si riferisce anche agli impianti elettrici di telecomunicazione e a bassa tensione delle ferrovie stesse.

DE 44c n. 8.4 — Nuovo numero, introdotto d'intesa con l'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte, che prevede un'attenuazione rispetto all'articolo 45 dell'ordinanza sulla corrente forte in merito all'applicazione, specifica delle ferrovie, dei trasformatori agli impianti della linea di contatto. L'attenuazione consente tra l'altro di tener conto delle prassi differenti vigenti presso le ferrovie.

Tema «corrente di trazione di ritorno e messa a terra» ***(art. 44 lett. d)***

DE 44d n. 1.4.1.1 — La prescrizione è stata estesa al caso dei binari con isolamento di una sola rotaia quale percorso di ritorno.

Tema «tecnica di protezione e di controllo» ***(art. 44 lett. f)***

DE 44f n. 1.4 — Citazione della nuova norma svizzera SN EN 50 633, disponibile da fine 2016.

Tema «lavori sugli impianti elettrici o nelle immediate vicinanze» ***(art. 45)***

DE 45.2 n. 3 — Rimando generale alla descrizione di cui all'allegato 4 Oferr ai fini di una migliore comprensione del campo di applicazione di questo numero.

Tema «esercizio e manutenzione degli impianti elettrici» ***(art. 46)***

DE 46.1 n. 2.3 — Prescrizione precisata ai fini di una migliore comprensione.

Tema «esercizio e manutenzione degli impianti elettrici» ***(art. 46 cpv. 2)***

Nell'ambito della revisione 2012 era stata integrata nell'Oferr la previgente ordinanza sulle installazioni elettriche delle ferrovie (OIEF): da allora l'articolo 46 Oferr disciplina gli aspetti concernenti l'«*esercizio e la manutenzione degli impianti elettrici delle ferrovie».*
Con la revisione 2016 si è proceduto al recepimento nella DE 12 della direttiva dell'UFT sull'emanazione delle prescrizioni d'esercizio per le ferrovie e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (Dir. PE-PCT), causando incertezze nel settore riguardo all'interfaccia tra «prescrizione per l'esercizio ferroviario» e «prescrizione per l'esercizio degli impianti».
D'intesa con il settore si è deciso di introdurre nell'articolo 46 il termine «documentazione d'esercizio», analogamente alla terminologia usata nell'articolo 32 dell'ordinanza sulla corrente forte.

- DE 46.2 — Per favorire la comprensione della documentazione per gli utenti degli impianti che rientra in questo numero si è provveduto a inserire un rimando generale alla descrizione di cui all'allegato 4 Oferr e a precisare la cerchia degli utenti.

  I documenti maggiormente interessati vengono elencati a titolo esemplificativo, onde garantirne la miglior comprensione possibile.

Tema «documenti rilevanti per la sicurezza» ***(art. 46)***

DE 46.3 n. 2 — Rimando generale alla descrizione di cui all'allegato 4 Oferr ai fini di una migliore comprensione del campo di applicazione.

Tema «descrizione dei "rimanenti impianti elettrici specifici della ferrovia" appartenenti alle ferrovie» ***(allegato 4 lett. e n. 3 Oferr)***

Aggiornamento della descrizione relativa agli impianti di sicurezza e alle applicazioni telematiche in base alle sezioni 6–8 Oferr, ai fini di una migliore comprensione da parte del settore, dell'industria e dell'UFT.

Tema «termini nelle DE-Oferr» ***(allegato 4 DE-Oferr)***

DE 81 F 6 — Stralcio dell'elenco incompleto contenuto tra parentesi nella descrizione del termine «esercizio dell'impianto».

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

Tema «freni per scartamento metrico» ***(art. 52)***
Nell'articolo 76/77 è integrata una nuova tabella di frenatura per lo scartamento metrico, basata su circostanze ed esigenze attuali. L'adozione della nuova tabella implica un adeguamento dei fondamenti (art. 52), comprese la formula per il calcolo di frenatura e le relative condizioni quadro: la valutazione è condotta sulla base di una velocità di 80 anziché 50 km/h; inoltre, si applicano i coefficienti di aderenza caratteristici del materiale composito anziché quelli della ghisa, il che consente di coprire anche i freni a disco.
La formula per il calcolo di frenatura, ossia per il calcolo della distanza di arresto, è inserita sotto forma di equazione differenziale; la sua risoluzione avviene a tappe.
Il diagramma delle curve di frenatura per veicoli singoli (art. 52 cpv. 2) è adeguato di conseguenza.
Ne risultano limitazioni per i veicoli esistenti che sono stati valutati facendo riferimento alle basi previgenti. Qualora tali limitazioni fossero indesiderate l'impresa di trasporto ferroviario dovrà adottare le misure del caso.

Tema «rilevamento energetico di veicoli non interoperabili» ***(art. 10 e 49)***

- DE 49.1 — Nuovo. Disposizione sul rilevamento energetico di veicoli non interoperabili secondo il principio stabilito nell'articolo 10 capoverso 3 Oferr, ai sensi della parità di trattamento con i veicoli interoperabili.

Tema «assenza di barriere» ***(art. 51 e 53)***

- DE 51.1 e 53.1 — Sostituzione dei rimandi a FprEN 16584-1:2015, FprEN 16584-2:2015 e FprEN 16584-3:2015 con rimandi a SN EN 16584-1:2017, SN EN 16584-2:2017 e SN EN 16584-3:2017. Nessuna modifica di ordine materiale. Due adeguamenti, ovvero correzioni meramente redazionali di lieve entità.

- DE 51.1 n. 1.19 — Disposizioni per la verifica non distruttiva introdotte d'intesa con l'Unione dei trasporti pubblici (UTP).
- DE 51.1 n. 1.20 — Adeguamento.

- Allegato 7 n. 6 Oferr
- DE 51.1 n. 3.1
- DE 53.1 n. 4.1

  All'avvio della presente procedura di consultazione non era ancora noto quando sarebbe entrata in vigore la STI PRM riveduta; è tuttavia probabile che avverrà nel 2020 (con possibile pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE nel 2019). La documentazione per la consultazione comprende pertanto il disegno di revisione della STI in inglese. Qualora la data di entrata in vigore di quest'ultima non dovesse consentire il relativo recepimento della nuova specifica, l'aggiornamento previsto per l'allegato 7 numero 6 Oferr, le DE 51.1 numero 3.1 e 53.1 numero 4.1 non sarà attuato nell'ambito della presente revisione.

- DE 51.1 n. 3.4.4 — La disposizione è adeguata tenendo conto dell'attuale stato della tecnica, secondo cui sono ormai generalmente disponibili dispositivi specifici di fissaggio dei deambulatori nei mezzi pubblici, che consentono di viaggiare seduti sul deambulatore. Se un tale dispositivo non è disponibile, per motivi di sicurezza è proibito viaggiare seduti sul deambulatore nei tram.

- DE 53.1 n. 4.2 — La formulazione relativa all'accesso a livello è uniformata a quella della STI PRM. L'adeguamento non viola il principio dell'utilizzo autonomo; tuttavia, in stazioni situate in curva resta di massima possibile richiedere l'assistenza, dietro preavviso, anche in caso di accesso a livello.

Tema «rinuncia al segnale d'avvertimento» (art. 51)

- DE 51 — A determinate condizioni (veicolo e tratte percorse) sarà possibile rinunciare alla segnalazione del segnale d'avvertimento di cui alle PCT.

Tema «veicoli a vapore e veicoli storici» *(art. 58)*

Visto il principio di proporzionalità, si può rinunciare alla certificazione dell'ECM per i veicoli storici; l'esperienza (audit e controlli d'esercizio) mostra che la manutenzione dei veicoli è svolta da personale motivato, competente e attento agli aspetti della sicurezza. Data la sicurezza dell'esercizio che caratterizza i veicoli storici autorizzati a circolare in Svizzera, l'onere per richiedere e ottenere la certificazione non è giustificato da un corrispondente beneficio.

2.6 Esercizio ferroviario (art. 71–80)

Tema «spazio per attività di servizio in costruzioni e impianti» *(art. 71)*

DE 71 (nuovo) — Adeguamento dei requisiti relativi agli spazi intermedi dei binari in seguito al cambio di paradigma attuato nelle PCT con effetto dal 1.7.2016 riguardo all'utilizzo di questi spazi da parte del personale d'esercizio (ITF) (cfr. commenti precedenti relativi al tema «distanze dagli assi dei binari e sagoma di spazio libero» *(art. 18–20).*

Tema «designazione di segnali avanzati e segnali di ripetizione» *(art. 73)*

DE 73.1 n. 3.3 — Chiarimento riguardo alla designazione di segnali avanzati e segnali di ripetizione.

Tema «velocità massima in funzione della pendenza della tratta» *(art. 76)*

DE 76.1.a n. 1.1.1 — Adeguamento redazionale dovuto alle nuove tabelle di frenatura.

Tema «tabelle di frenatura» *(art. 77)*

DE 77.2 n. 2.8 — Le attuali tabelle di frenatura IIa, III e IV (pesi-freno UFT) per le ferrovie a scartamento ridotto e speciale non coprono più interamente gli aspetti necessari all'attuale esercizio in fatto di rapporto di frenatura, pendenze e velocità.
Le disposizioni sono state adeguate alle attuali proprietà tecniche. La distanza di frenatura (DE 52.2 n. 4) è calcolata per mezzo di un'equazione differenziale. Le curve dei coefficienti di aderenza si basano sulle caratteristiche dei ceppi in materiale composito anziché di quelli in ghisa. La velocità di marcia per la valutazione è stata aumentata a 80 km/h.
Considerate le esigenze del settore, l'UFT ha sviluppato una nuova tabella di frenatura S2020, comprendente le velocità fino a 120 km/h (cfr. anche n. 1.5 Veicoli, tema «freni scartamento metrico»).

Tema «pendenza determinante» *(art. 77)*

DE 77.2 n. 8 — Per le nuove tabelle di frenatura G2016 e S2020 sono state integrate le distanze necessarie per la definizione della pendenza determinante.

.

Tema «accompagnamento treni» *(art. 79)*

DE 79 n. 1–3 — Negli ultimi anni gli sviluppi relativi al materiale rotabile hanno completamente cambiato le condizioni tecniche e operative per la circolazione di treni non accompagnati. L'impiego di sistemi di comando e bloccaggio delle porte uni-

laterale costituisce ormai lo standard per i treni viaggiatori. Dal momento che devono essere accompagnati soltanto i treni non conformi a questo standard, si può accorciare e semplificare notevolmente il presente numero.

2.7 Allegati

Allegato 1 Oferr
Adeguamento dello schizzo in seguito alla rielaborazione totale degli articoli 18–20 (distanze dagli assi dei binari e sagoma di spazio libero).

Allegati 5 e 6 Oferr
Gli elenchi delle tratte contenuti negli allegati 5 e 6 sono stati adeguati in singoli punti, ad esempio per integrare progetti infrastrutturali e altre recenti evidenze.

Allegato 7 Oferr
Numero 1 Recepimento della specifica tecnica per l'interoperabilità del sottosistema infrastruttura STI INF (1299/2014/UE), che ha richiesto l'adeguamento di tutte le corrispondenti PTNN e l'aggiornamento di altre STI nell'allegato.

Allegato 3 DE-Oferr
Diversi aggiornamenti di documenti di riferimento.

N. registrazione/dossier: BAV-511.3//8

Revisione parziale dell'ordinanza concernente la concezione di una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (OTDis[4])

Panoramica su importanti modifiche degli articoli

Ciclo di revisione 2020 con entrata in vigore 01.11.2020

Inventario (Inventory of Assets) dell'assenza di barriere in stazioni ferroviarie, stazioni e fermate
Nell'ambito della corrente revisione della STI PRM[5], l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) prevede il rilevamento dell'assenza di barriere nelle stazioni ferroviarie europee (misure edili, informazione alla clientela) e la registrazione in una sua banca dati centralizzata («Inventory of Assets»). La Direzione dell'UFT ha deciso di estendere il rilevamento in Svizzera a tutti i punti di fermata dei mezzi pubblici. A tal fine sarà utilizzata la già esistente banca dati DiDok (https://didok.ch/it). Le FFS, che la gestiscono su mandato dell'UFT, provvederanno ad ampliarla e a dotarla di un'interfaccia con la banca dati dell'ERA. L'inserimento e l'aggiornamento di tutti i dati della DiDok, quindi anche quelli relativi all'assenza di barriere, spetta alle imprese. Nell'OTDis viene pertanto aggiunto l'articolo 3*a*. Tutti i dati contenuti nella DiDok sono gratuitamente accessibili al pubblico via https://opentransportdata.swiss/.

---

[4] RS 151.34

[5] Specifiche tecniche di interoperabilità dell'UE per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta

N. registrazione/dossier: BAV-511.3//8

Revisione parziale dell'ordinanza del DATEC concernente i requisiti tecnici per una rete di trasporti pubblici conforme alle esigenze dei disabili (ORTDis)[6]

Panoramica su importanti modifiche degli articoli

Ciclo di revisione 2020 con entrata in vigore 01.11.2020

Revisione STI PRM
All'avvio della presente procedura di consultazione non era ancora noto quando la STI PRM sarebbe stata posta in vigore: attualmente si prevede che lo sarà tra il 01.07.2019 e il 01.07.2020. La documentazione per la consultazione comprende pertanto il disegno di revisione della STI PRM in inglese. Qualora la STI riveduta dovesse essere posta in vigore dalla Commissione europea in tempo per consentirne il recepimento nell'ORTDis, si provvederà ad aggiornare gli articoli 2 capoverso 2, 9 capoverso 2, 13 lettera a, 17 capoverso 1 e 18 capoverso 1 lettera b nell'ambito della presente revisione. Aggiornamenti in tal senso sono previsti anche per l'OTDis (RS 151.34) e le DE-Oferr (RS 742.141.11).

Aggiornamento dei rimandi a SN EN 16584-1, -2, -3 e alla modifica 7 del Regolamento ENECE 107
Per motivi di tempo, nell'ambito dell'ultima revisione dell'ORTDis (revisione 2016) è stata recepita nel diritto federale la versione FprEN (ossia quella della bozza finale) della serie di norme EN 16584. Nel frattempo quest'ultima è stata posta definitivamente in vigore dal Comitato europeo di normazione (CEN) e recepita dall'Associazione svizzera di normalizzazione (SNV) quale serie di norme SN EN: sono quindi state aggiornate in tal senso le relative disposizioni dell'ORTDis. Il contenuto della versione SN EN è tuttavia identico a quello della versione FprEN; l'unica differenza riguarda la numerazione di singoli capitoli. L'aggiornamento concerne gli articoli 4 capoversi 1 e 2, 5 capoverso 2 e 9 capoverso 1 ORTDis.
Nell'avamprogetto ORTDis, articolo 14, si rimanda inoltre alla versione aggiornata del Regolamento dell'UNECE 107 (serie di modifiche 07 anziché 06); all'allegato 8 del Regolamento sono state apportate solo modifiche redazionali.

Fermate degli autobus: area di attenzione visiva e tattile in corrispondenza della prima porta del veicolo («quadrato per non vedenti») – precisazione dell'ubicazione
Precisando l'ubicazione dell'area di attenzione si riduce il rischio che lo specchietto esterno del veicolo urti persone non vedenti o ipovedenti in attesa nell'area.

Autobus a lunga percorrenza nel traffico interno e numero minimo di sedili riservati ai disabili
Dal momento che necessitano di una concessione per il trasporto di viaggiatori, le nuove offerte di autolinee a lunga distanza nel traffico interno sottostanno all'articolo 3 della legge federale del 13 dicembre 2002 sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (legge sui disabili, LDis) e quindi all'ORTDis. Quest'ultima è pertanto completata tenendo conto dell'attuale prassi: gli autobus a lunga percorrenza devono disporre di due posti riservati alle sedie a rotelle. Eventuali servizi igienici devono essere accessibili a persone in sedia a rotelle o ipovedenti; visto il poco spazio a disposizione, tuttavia, la porta del WC deve essere aperta e chiusa dall'esterno dal personale dell'impresa (di regola l'autista), che deve anche sincerarsi delle condizioni dell'utente (ad es. bussando alla porta e chiamando) una volta trascor-

[6] RS 151.342

so un certo lasso di tempo senza che questi abbia segnalato di voler uscire, ragion per cui non è necessaria la presenza di un dispositivo di richiesta di aiuto. Anche in questo caso la norma di riferimento sarà per quanto possibile la STI PRM riveduta (cfr. il primo capoverso del presente commento).

Per il numero minimo di sedili da riservare ai disabili per ogni categoria di autobus (tutte le categorie, ossia traffico d'agglomerato, regionale e a lunga distanza) si fa riferimento al Regolamento UNECE 107, il che non era il caso finora. In deroga a quest'ultimo, devono però essere riservati almeno due sedili ai disabili.

Superficie di manovra per sedie a rotelle nonché informazione alla clientela e sistemi di richiesta di aiuto nelle cabine degli impianti di trasporto a fune

Nelle cabine di impianti a fune della capienza massima di 10 persone la superficie è insufficiente per voltarsi in sedia a rotelle e consente unicamente di entrare avanzando e uscire retrocedendo (o viceversa). Se fossero più grandi, le cabine potrebbero ritrovarsi sovraffollate e quindi superare il peso totale consentito. La presente disposizione corrisponde già all'attuale prassi di attuazione della LDis per le cabine di impianti a fune della capienza massima di 10 persone. Nota: secondo l'articolo 3 lettera b numero 3 LDis, la legge si applica soltanto agli impianti a fune con 9 o più posti per unità di trasporto.

La legislazione sugli impianti a fune prescrive la presenza di sistemi per la richiesta di aiuto e l'informazione alla clientela nell'esercizio non accompagnato di funivie a va e vieni e funicolari. Il presente adeguamento tiene conto sia di questo fatto sia della circostanza che sistemi di richiesta di aiuto sono previsti anche per altri tipi di impianti a fune. Per motivi di sicurezza tali sistemi devono essere realizzati in modo da poter essere utilizzati anche dai disabili.