



Direttiva

sull'emanazione delle prescrizioni d'esercizio per le ferrovie e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni

(Dir. DE-PCT)

Numero di riferimento: BAV-511.5-36/31/4/1/1

Data: 14 dicembre 2025

Versione: V 4.0

Iter per la gestione delle prescrizioni d'esercizio (PE) e la
presentazione di deroghe alle disposizioni emanate dalle
autorità nonché per l'elaborazione e l'emanazione delle
prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT)

Lferr art. 17

Oferr art. 11a, art. 12



Dati editoriali

Editore:	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna Divisioni Infrastruttura e Sicurezza
Autore:	Collaboratori delle Sezioni Omologazioni e regolamenti (Johannes Erhart) ed Esercizio ferroviario (Bruno Revelin, Marcel Hanhart)
Distribuzione:	Pubblicazione sul sito internet dell'UFT
Versioni linguistiche:	Tedesco (originale), francese, italiano

Controllo interno dei documenti

Livello del piano qualità:	RL, esterno
Collegamento con QM-SI:	QM-Doku Liste 05 (nur BAV-intern) QM-Doku Liste 08 (nur BAV-intern)
Campo d'applicazione nei processi UFT:	UFT 511.3 / UFT 511.5 / UFT 416.1

La presente direttiva entra in vigore il **14 dicembre 2025** e sostituisce la direttiva del **1° luglio 2024**.

Divisione Infrastruttura

Divisione Sicurezza

Anna Barbara Remund
Vicedirettrice

Rudolf Sperlich
Vicedirettore

Edizioni / cronologia redazionale

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato
1.0	01.07.2016	SI-bb (IN-zr)	Prima edizione	Sostituito
2.0	01.11.2020	SI-bb (IN-zr)	Revisione	Sostituito
3.0	01.07.2024	SI-bb (IN-zr)	Revisione	In vigore
4.0	05-2024	SI-bb	Revisione	In elaborazione

* Stati previsti: in elaborazione; in revisione; in vigore/con visto; sostituito

Indice

1	Principi	5
1.1	Scopo della direttiva	5
1.2	Basi legali e campo d'applicazione.....	5
1.3	Oggetto.....	5
1.4	Competenze	5
2	Prescrizioni d'esercizio (PE)	6
2.1	Competenza PE	6
2.2	Definizione PE	6
2.3	Scopo delle PE	6
2.4	Ambiti di validità parziali e funzioni.....	6
2.4.1	Ambiti di validità parziali	6
2.4.2	Funzioni (destinatari interessati dalle PE)	6
2.5	Elaborazione e aggiornamento.....	7
2.5.1	Considerazione delle ripercussioni delle disposizioni europee sulle PE	7
2.5.2	2.5.2 Ipotesi dell'esercizio relative ai sistemi tecnici.....	8
2.5.3	PE uniformi interaziendali.....	8
2.6	Forme	8
2.7	Presentazione o messa a disposizione di PE all'UFT	9
2.8	PE emanate indipendentemente da una procedura	9
2.8.1	Deroghe alle PCT	9
2.8.2	PE conformi alle disposizioni emanate dalle autorità	10
2.8.3	PE per il traffico transfrontaliero-Deroghe da disposizioni della STI OPE in base all'Allegato 6 DE-Oferr su tratte interoperabili della rete principale o complementare IOP	10
2.9	Sintesi dei vari tipi di prescrizioni d'esercizio.....	10
2.10	Entrata in vigore, pubblicazione, ordinazione, stampa	11
2.11	Documenti di riferimento, conservazione	11
2.12	Registrazione e gestione delle modifiche	11
2.13	Emolumenti.....	12
2.14	Processo di lavoro «elaborazione PE».....	12
2.14.1	Dettagli relativi al processo di lavoro per l'allestimento e lo sviluppo delle PE per l'esercizio ferroviario operativo	14
3	Prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT)	15
3.1	Competenza PCT	15
3.2	Campo d'applicazione delle PCT	15
3.3	Esigenze in materia di interoperabilità.....	15
3.4	Giorno di riferimento	15
3.5	Elaborazione.....	15
3.6	Consultazione (coinvolgimento delle cerchie interessate).....	15
3.7	Rettifica ed emanazione	16
3.8	Entrata in vigore, pubblicazione, ordinazione.....	16
3.9	3.9 Documenti di riferimento, termini di conservazione	16
3.10	Processo di lavoro «elaborazione PCT»	17
4	Distinta degli allegati:	18
Allegato 1	Presentazione delle PE che recano deroghe a prescrizioni di ordine superiore	19
Allegato 2	Ipotesi relative all'esercizio di tram nell'ottica delle PCT ETCS – Ipotesi relative al sistema nell'ottica delle PCT	20

Allegato 3	Attribuzione delle norme delle PCT agli ambiti di validità parziali e alle funzioni	23
Allegato 4	Analisi e incarico per l'allestimento di PE – Principi relativi all'effetto di norme emanate da un'autorità	24
1.	Effetto delle PCT e della STI OPE - Panoramica.....	24
2.	Attribuzione tematica delle disposizioni delle PCT, inclusa l'attribuzione agli ambiti di validità parziali.....	24
a.	Differenziazione tra esercizio ferroviario e di tram	24
b.	Panoramica degli ambiti di validità parziali (AV parziali) e delle opzioni previste nei singoli AV parziali	25
c.	Panoramica degli ambiti di validità parziali (AV parziali) con in più l'aspetto dell'interoperabilità e la differenziazione tra esercizio ferroviario ed esercizio di tram.....	26

1 Principi

1.1 Scopo della direttiva

La legge e l'ordinanza sulle ferrovie disciplinano i principi applicabili all'elaborazione e all'emanazione delle prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (PCT) e delle prescrizioni d'esercizio (PE).

La presente direttiva contiene indicazioni concrete sull'elaborazione e l'emanazione delle prescrizioni allo scopo di migliorare l'interazione tra le autorità e le imprese ferroviarie da un lato e tra le disposizioni emanate dalle autorità e quelle non emanate dalle autorità dall'altro.

1.2 Basi legali e campo d'applicazione

La presente direttiva poggia sulle seguenti basi legali:

- legge sulle ferrovie (art. 17 cpv. 3 e 4 Lferr; RS 742.10)
- ordinanza sulle ferrovie (art. 5, 10, 11a e 12 Oferr; RS 742.141.1)
- disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr ad art. 11a e 12; RS 742.142.141.11)

Le disposizioni si applicano a tutte le imprese ferroviarie (incluse quelle tranviarie e i gestori di binari di raccordo) rette dalla legislazione svizzera sulle ferrovie.

L'UFT può estendere il campo d'applicazione ad altre imprese o concedere deroghe.

Per le imprese ferroviarie della rete principale interoperabile (IOP) ai sensi dell'allegato 6 Oferr e della rete complementare interoperabile secondo il capitolo D della direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare assume valore vincolante in particolare:

- la specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» (STI OPE, secondo Allegato 6 DE Oferr).

1.3 Oggetto

Le presente direttiva precisa aspetti riguardanti

- a) la presentazione e l'emanazione di prescrizioni d'esercizio,
- b) l'emanazione di prescrizioni sulla circolazione dei treni,
- c) il trattamento e la conservazione dei documenti di riferimento,
- d) la pubblicazione delle prescrizioni sulla circolazione dei treni e delle prescrizioni d'esercizio.

1.4 Competenze

Ai sensi della legislazione ferroviaria, le imprese ferroviarie sono responsabili della sicurezza dell'esercizio; a tal fine emanano le necessarie prescrizioni d'esercizio. Le competenze in materia di elaborazione e di emanazione delle PE devono essere indicate nel sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria (CSM SGS¹ sec. art. 5a e 5b Oferr).

In particolare, le imprese ferroviarie emanano le prescrizioni d'esercizio necessarie per l'organizzazione dell'esercizio, per l'uso e la manutenzione di impianti e veicoli, per la gestione e la sicurezza del traffico ferroviario e per l'esecuzione e la sorveglianza di tutti i processi operativi rilevanti per la sicurezza.

L'UFT emana le PCT.

¹ Regolamento delegato (EU) 2018/762 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza

2 Prescrizioni d'esercizio (PE)

2.1 Competenza PE

Le imprese ferroviarie elaborano, emanano e aggiornano le PE che si rendono necessarie nel loro ambito di competenza.

2.2 Definizione PE

Per prescrizioni d'esercizio si intendono le disposizioni scritte emanate dalle imprese ferroviarie concernenti l'esercizio e la manutenzione di loro competenza come pure le disposizioni che contengono istruzioni per l'attività del personale nei processi operativi. Queste disposizioni mirano a garantire lo svolgimento affidabile dell'esercizio sia in situazione normale sia in caso di perturbazione, in quanto fungono da base per la gestione, la manutenzione e la sorveglianza degli impianti, dei veicoli e dei processi rilevanti per l'esercizio.

Comprendono, in particolare, tutte le prescrizioni tecniche, organizzative e sulla circolazione dei treni pubblicate sotto forma di regolamenti, manuali, circolari, direttive, ordini di servizio (p. es. schemi delle linee di contatto e dei segnali, istruzioni di manutenzione), istruzioni (p.es. Business-Continuity-Management [BCM], gestione degli interventi e perturbazioni) ecc.

2.3 Scopo delle PE

Le prescrizioni d'esercizio devono:

- a) descrivere in modo chiaro come viene garantita la sicurezza dell'impianto, del veicolo e dei loro componenti per la durata d'esercizio prevista;
- b) stabilire per i diversi componenti dell'impianto o del veicolo le misure necessarie e la loro periodicità;
- c) descrivere la funzione dell'impianto, del veicolo e dei loro componenti;
- d) fornire indicazioni per la manovra e la manutenzione corrette dell'impianto e/o del veicolo, complete di procedure e istruzioni di lavoro;
- e) disciplinare in modo chiaro i processi operativi d'esercizio;
- f) tener conto delle interdipendenze tra i processi operativi d'esercizio e gli impianti e/o i veicoli (incluse le loro funzionalità);
- g) essere formulate in funzione dei destinatari e messe a disposizione in maniera appropriata e nelle lingue necessarie;
- h) stabilire il termine di conservazione dei dati registrati (attestati e prove).

2.4 Ambiti di validità parziali e funzioni

2.4.1 Ambiti di validità parziali

Nelle PE l'impresa ferroviaria definisce in modo chiaro l'ambito di validità parziale delle PE.

Nelle PE emanate relative alle PCT i gestori dell'infrastruttura (GI) e le imprese di trasporto ferroviarie (ITF) stabiliscono in maniera univoca, sulla base delle PCT R 300.1 allegato 1, in quali settori trovano applicazione quali ambiti di validità parziali. A tal fine l'impresa ferroviaria verifica se le PE interessate rientrano in singoli o più ambiti di validità secondo PCT. Se del caso, è possibile integrare come vincolanti cifre aggiuntive di ulteriori ambiti di validità parziali. In ultima analisi, agli utenti delle prescrizioni (PE e PCT) deve essere inequivocabilmente chiaro quali sono le disposizioni da applicare. Le attribuzioni delle disposizioni PCT agli ambiti di validità parziali sono illustrate nell'allegato 3 della presente direttiva.

2.4.2 Funzioni (destinatari interessati dalle PE)

Nelle PE emanate nell'ambito delle PCT si deve tener conto della definizione delle funzioni. Inoltre, nella formulazione bisogna accertarsi che nella disposizione corrispondente sia impiegata la corretta designazione della funzione. Occorre evitare l'uso di designazioni delle professioni simili, che può

causare confusione, ad esempio se sotto il profilo organizzativo si attribuiscono più funzioni a una persona. In ultima analisi, agli utenti delle prescrizioni (PE e PCT) deve essere inequivocabilmente chiaro quali sono le proprie funzioni e, quindi, le disposizioni da applicare.

Le attribuzioni delle disposizioni PCT alle funzioni sono illustrate nell'allegato 3 della presente direttiva.

2.5 Elaborazione e aggiornamento

In sede di elaborazione delle PE le parti interessate devono essere adeguatamente coinvolte o consultate. L'impresa ferroviaria documenta la procedura di consultazione in maniera ripercorribile.

Le PE sono emanate, abrogate o aggiornate in particolare se subentrano modifiche riconducibili a

- disposizioni legislative;
- sviluppi sul piano della tecnica, dell'esercizio o dell'organizzazione, p.es. ipotesi dell'esercizio relative ai sistemi tecnici nell'ottica delle PCT;
- raccomandazioni e ponderazioni concernenti la sicurezza.

Se le PCT o altre disposizioni di ordine superiore sono emanate, modificate o abrogate dalle autorità, le imprese ferroviarie devono aggiornare le PE facendone coincidere il termine con la data di entrata in vigore ~~prevista delle prime~~.

L'UFT può concedere eccezioni per periodi transitori.

La modifica di una disposizione emanata dalle autorità richiede l'adeguamento delle PE se implica modifiche materiali delle regolamentazioni corrispondenti.

La tabella seguente presenta una sintesi degli interventi possibili sulle prescrizioni d'esercizio:

	Viene apportata una modifica materiale (nella disposizione emanata dalle autorità o nelle PE)?			
Disposizione emanata dalle autorità	No	No	Sì	Sì
PE	No	Sì	No	Sì
	↓	↓	↓	↓
Intervento sulle PE	Miglioramento delle PE in base all'apprezzamento dell'impresa ferroviaria	Riesame necessario delle PE	Riesame delle PE in caso di modifiche materiali della disposizione emanata dalle autorità	Riesame necessario delle PE
In generale	Le nuove PE e le PE aggiornate devono essere messe a disposizione dell'UFT conformemente al n. 2.8.2. Le deroghe alle disposizioni emanate dalle autorità devono essere sottoposte all'UFT conformemente al n. 2.8.1.			

2.5.1 Considerazione delle ripercussioni delle disposizioni europee sulle PE

Nell'elaborare e aggiornare le PE tutte le imprese ferroviarie tengono conto dei requisiti delle disposizioni europee in materia di sicurezza (secondo l'Oferr), in particolare i CSM SGS² e, in caso di modifiche rilevanti, il CSM RA³.

² ~~Regolamento delegato (UE) 2018/762, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza~~

³ Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi

I requisiti delle disposizioni europee in materia di interoperabilità (secondo l'Oferr) sono obbligatori per le imprese ferroviarie della rete principale interoperabile (IOP) secondo Allegato 6 Oferr, e per quanto opportuno da prendere in considerazione dalle imprese ferroviarie della rete complementare interoperabile secondo capitolo D della Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare, in modo particolare le STI (secondo Allegato 7-6 DE-Oferr).

Nell'elaborare e aggiornare le PE relative alle PCT dev'essere considerata in particolare la STI OPE (secondo l'allegato ~~7-Oferr-6 DE-Oferr~~) da parte delle «imprese ferroviarie della rete principale interoperabile (IOP) e della rete complementare interoperabile secondo capitolo D della Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare» (di seguito designate come «ferrovie IOP») ~~le imprese ferroviarie interessate.~~

~~Molte disposizioni della STI OPE sono state materialmente recepite nelle PCT o sono da tempo in esse contenute e quindi sono, come le PCT in generale, vincolanti per tutte le imprese ferroviarie svizzere e per quelle che utilizzano le infrastrutture svizzere.~~

~~I testi della STI OPE e le disposizioni per le quali non è previsto alcun ambito per prescrizioni nazionali, o che non costituiscono un punto in sospenso della STI, non possono più essere ripresi nelle PCT (norma nazionale) che hanno effetto sulle ferrovie IOP. Di conseguenza, le disposizioni delle PCT che secondo la normativa europea non devono più essere emanate dall'UFT, sono dichiarate nell'Allegato 2 R 300.1 come ~~presunzione di conformità «NIOP» o «NIOP*».~~~~

~~Tali disposizioni restano vincolanti per le imprese ferroviarie che non sono parte della rete IOP principale o complementare (di seguito denominate come «ferrovie NIOP»). Se queste imprese ferroviarie NIOP intendono derogare alle presunzioni di conformità disposizioni «NIOP» o «NIOP*» nelle PE, seguiranno la procedura di cui alla cifra 2.8.1 della presente direttiva.~~

~~Se necessario, le ferrovie IOP sulla rete IOP principale o complementare possono stabilire l'applicabilità delle presunzioni di conformità possono riprendere le disposizioni «NIOP» nelle loro prescrizioni d'esercizio. Se le ferrovie IOP intendono derogare dalle presunzioni di conformità da una «disposizione NIOP», seguiranno la procedura di cui alla cifra 2.8.2 della presente direttiva. In caso di deroga da una disposizione «NIOP*» fa stato invece la procedura di cui alla cifra 2.8.1 della presente direttiva (si veda anche 2.14.1).~~

2.5.2 Ipotesi dell'esercizio relative ai sistemi **tecnici**

~~Le Ipotesi dell'esercizio relative ai sistemi **tecnici** nell'ottica delle PCT ~~vengono possono essere integrate~~ come allegati a questa direttiva (p. es. in relazione con l'**ETCS** esercizio di tram all'allegato 2). ~~Se~~ Queste ipotesi ~~non vengono adempiute dal relativo sistema tecnico~~, si devono tenere in considerazione nell'elaborazione delle PE ~~bisogna semmai redigere dei complementi necessari nelle PE.~~~~

2.5.3 PE uniformi interaziendali

Affinché le PE siano per quanto possibile uniformi, occorre che tra le imprese ferroviarie vi siano rapporti di collaborazione e uno scambio di esperienze. Le PE comuni a più imprese possono essere presentate all'UFT o messe a sua disposizione anche congiuntamente, a condizione che tutte le imprese ferroviarie le sottoscrivano o che vengano concordate e presentate le procure corrispondenti. Anche se elaborate congiuntamente, le imprese di trasporto restano interamente responsabili, nell'ambito del loro SGS, dell'elaborazione e dell'emanazione delle PE.

2.6 Forme

Le PE delle imprese ferroviarie possono essere integrate da informazioni complementari e possono essere emanate da più imprese congiuntamente. La forma redazionale delle PE si basa sulla disposizione emanata dalle autorità alla quale le PE sono attribuite materialmente. I modelli vanno ripresi per le PE utilizzate dal personale d'esercizio o dal personale in servizio esterno allo scopo di migliorare la facilità d'uso ed esplicitare il rapporto tra la disposizione emanata dalle autorità e le PE.

Se necessario le PE possono servire per disporre misure immediate.

2.7 Presentazione o messa a disposizione di PE all'UFT

Viene fatta una distinzione tra PE emanate nell'ambito di una procedura e PE emanate indipendentemente da una procedura.

- PE emanate nell'ambito di una procedura

Le PE che concernono un oggetto sottoposto a procedura (p. es. approvazione dei piani, omologazione di tipo) vanno presentate all'UFT nell'ambito di tale procedura. Le modalità di presentazione sono disciplinate nelle disposizioni specifiche relative alle procedure (p. es. ordinanza sulla procedura d'approvazione dei piani di impianti ferroviari, OPAPIF; RS 742.142.1).

- PE emanate indipendentemente da una procedura

Le PE emanate nell'ambito di PCT o di aspetti operativi della STI OPE, che disciplinano una fattispecie che non è oggetto di procedura vanno tempestivamente messe a disposizione dell'UFT o sottoposte a quest'ultimo per approvazione.

I dettagli sono disciplinati qui di seguito.

Nota: alla cifra 2.9 è riportata una sintesi dei vari tipi di PE.

2.8 PE emanate indipendentemente da una procedura

2.8.1 Deroghe alle PCT

Le PE che derogano alle PCT devono essere sottoposte all'UFT per approvazione almeno tre mesi prima dell'entrata in vigore prevista. Nel caso ideale vanno trasmesse in forma elettronica per mezzo del modulo elettronico «Presentazione di prescrizioni d'esercizio» alla Sezione Omologazioni e regolamenti (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/contatto/domande-elettroniche.html>).

La stessa procedura dev'essere seguita per le PE di ferrovie IOP che intendono derogare dalle disposizioni dichiarate come «NIOP*» nelle PCT.

Questa regola non si applica alle misure immediate urgenti di durata limitata che mirano a garantire la sicurezza dell'esercizio. In tal caso, tuttavia, l'UFT dev'essere informato immediatamente per stabilire di comune accordo l'iter da seguire.

I requisiti che la domanda di deroga deve soddisfare sono retti dall'articolo 5 capoverso 2 Oferr. Va rilevato che in generale l'UFT approva deroghe che comportano un livello di sicurezza inferiore rispetto alla soluzione conforme alle prescrizioni solo se, nel caso concreto, quest'ultima presenta un rapporto costi/benefici nettamente peggiore rispetto al caso tipico a cui si applica.

Per valutare la proporzionalità dei costi e dei benefici si applicano i seguenti principi:

- Le misure sono proporzionate se i benefici equivalgono o sono superiori ai costi. Nella valutazione occorre considerare il margine di variazione, che va integrato nella ponderazione; questo significa che la valutazione del rischio dev'essere sufficientemente solida per fare in modo che il risultato della valutazione rimanga valido anche in caso di piccole variazioni delle variabili di input.
- Per quantificare i costi, ad ogni decesso evitato va attribuito il valore di 6.5 milioni di franchi. Questo valore si applica in linea di massima alle categorie residenti, passeggeri del treno e collaboratori.
- Per valutare i costi di una misura si devono considerare i costi complessivi del ciclo di vita della misura durante la durata d'applicazione prevista.
- Rispetto a incidenti di grande portata, ossia a partire da dieci vittime, va considerata un'adeguata avversione (per la popolazione un evento che causa diverse vittime è più grave della somma di singoli eventi che causano lo stesso numero di vittime).
- Se si prevede che una deroga alle prescrizioni abbia un impatto rilevante sul rischio di singole persone, ai fini della decisione sull'accettazione dei rischi occorre considerare il rischio individuale oltre a quello collettivo.

Se la deroga assume un'elevata rilevanza per la sicurezza (secondo le DE-Oferr ad art. 8a), l'attestato di sicurezza dev'essere sottoposto alla verifica di un perito.

Nel caso di deroghe a disposizioni emanate dalle autorità in prescrizioni che hanno un effetto sull'intero sistema, in sede di definizione di nuove procedure relative alla sicurezza d'esercizio o di modifica di

procedure esistenti si raccomanda di informare tempestivamente l'UFT affinché il seguito della procedura si svolga in modo adeguato.

Nota: il modello di lettera figura all'allegato 1.

Le PE che concernono l'esercizio operativo, ossia sbarramenti di tratte, orari di marcia per treni speciali, comunicazioni concernenti i cantieri e l'orario, possono contenere deroghe temporanee alle PCT, necessarie p. es. per la fase di costruzione o per treni di prova. Le imprese ferroviarie disciplinano le procedure d'approvazione interne. La validità delle deroghe alle PCT non può superare i due mesi. Alle deroghe permanenti e alle disposizioni di durata illimitata si applica il primo paragrafo del presente numero.

2.8.2 PE conformi alle disposizioni emanate dalle autorità

Le PE che contengono esclusivamente regolamentazioni conformi alle disposizioni emanate dalle autorità vanno messe a disposizione dell'UFT entro i termini prescritti.

Di norma, le PE emanate nell'ambito di PCT o della STI OPE, che contengono regolamentazioni rilevanti per la sicurezza con un impatto sui processi di esercizio ferroviario devono essere messe a disposizione dell'UFT tre mesi prima della loro entrata in vigore, ma al più tardi due settimane prima. Nel caso ideale vanno trasmesse in forma elettronica per mezzo del modulo elettronico «Presentazione di prescrizioni d'esercizio» alla Sezione Omologazioni e regolamenti (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/contatto/domande-elettroniche.htm>). Questa categoria comprende p. es. le disposizioni d'esecuzione delle PCT, le precisazioni delle PCT, la sintesi di disposizioni locali, le prescrizioni sulla gestione dell'esercizio e le tabelle delle tratte (RADN). Per le PE delle imprese ferroviarie IOP deroganti esclusivamente a disposizioni ~~delle PCT di applicazione non obbligatoria (di cui nelle PCT è dichiarata la presunzione di conformità che nelle PCT sono dichiarate come «NIOP»)~~ non è necessario presentare una domanda di deroga alle PCT. Tali PE possono essere emanate dal GI o dall'ITF sotto la propria responsabilità, dopo una relativa valutazione del rischio. Queste decisioni sono da prendere nell'ambito dell'SGS dell'impresa ferroviaria e da documentare in maniera plausibile, siccome le PE vengono considerate conformi alle PCT

L'UFT può designare ulteriori PE tramite direttiva.

Le PE applicate solo in casi specifici (p. es. checklist sulla circolazione dei treni) o in singole situazioni vanno sottoposte all'UFT solo su richiesta.

2.8.3 ~~PE per il traffico transfrontaliero~~ Deroghe da disposizioni della STI OPE in base all'Allegato 6 DE-Oferr su tratte interoperabili della rete principale o complementare IOP

~~Nel traffico transfrontaliero su tratte interoperabili, le prescrizioni d'esercizio che si rivolgono al macchinista devono adempiere le esigenze della STI OPE secondo allegato 7 dell'Oferr. Di principio non è ammesso derogare dalle disposizioni della STI OPE, perciò non è nemmeno prevista una corrispondente procedura. Se la necessità di una deroga appare indispensabile, l'impresa ferroviaria IOP interpella l'Ufficio federale dei trasporti, Sezione esercizio ferroviario.~~

2.9 Sintesi dei vari tipi di prescrizioni d'esercizio

PE emanate nell'ambito di una procedura	
⇒ L'iter è retto dalla procedura corrispondente (p. es. approvazione dei piani, omologazione di tipo).	
PE emanate indipendentemente da una procedura	
PE che derogano ⁴ a disposizioni emanate dalle autorità	PE conformi a disposizioni emanate dalle autorità

⁴ In caso di deroghe dalla STI OPE non può essere fissato alcun termine, cfr. la cifra 2.8.3.

Principio	Eccezione:	PE con carattere di disposizioni di ordine superiore emanate nell'ambito di PCT o della STI OPE	Tutte le altre PE conformi
Di norma vanno sottoposte all'UFT per approvazione 3 mesi prima dell'entrata in vigore	Le PE di natura puramente operativa e con un periodo di validità di al massimo 2 mesi non devono essere sottoposte all'UFT	Di norma vanno sottoposte all'UFT 3 mesi prima dell'entrata in vigore, ma al più tardi 2 settimane prima	Vanno sottoposte all'UFT entro tre giorni lavorativi solo su richiesta specifica
Le misure immediate urgenti di durata limitata vanno attuate e occorre informare immediatamente l'UFT.			

2.10 Entrata in vigore, pubblicazione, ordinazione, stampa

L'entrata in vigore e la pubblicazione di **prescrizioni d'esercizio PE** competono all'impresa ferroviaria che le ha emanate.

Prima dell'entrata in vigore, le prescrizioni con effetti su terzi (tra cui gli utenti della rete e i subappaltatori) devono essere comunicate tempestivamente agli interessati specificando:

- il titolo e il numero di registrazione;
- la data dell'entrata in vigore;
- i recapiti presso cui possono essere ordinate le prescrizioni (generalmente indirizzi Internet).

La stampa e l'edizione delle PE come pure la gestione delle prescrizioni in formato digitale competono all'impresa ferroviaria che le ha emanate.

2.11 Documenti di riferimento, conservazione

Ad essere giuridicamente rilevanti sono sempre i documenti di riferimento.

Sono considerati documenti di riferimento le PE che recano la firma originale dell'organo di emanazione (o il nulla osta verificabile in formato digitale). I documenti di riferimento delle PE (incluse tutte le modifiche) e le eventuali decisioni di approvazione di deroghe dell'UFT devono essere custoditi in sicurezza presso l'organo responsabile per un periodo di cinque anni dalla loro abrogazione. Sono fatti salvi i termini di prescrizione previsti dal diritto civile e penale.

2.12 Registrazione e gestione delle modifiche

Le prescrizioni d'esercizio recano su ogni pagina la sigla o l'acronimo dell'impresa ferroviaria che le ha emanate, il numero di registrazione e la data di entrata in vigore. Ogni organo di emanazione amministra un elenco aggiornato delle PE che gestisce. Durante il periodo di conservazione deve documentare la cronologia delle versioni.

Nell'elenco devono essere indicate le modifiche eseguite dall'ultima pubblicazione e le prescrizioni abrogate. Le modifiche delle PE, numerate progressivamente, vengono apportate per mezzo di pagine sostitutive o di nuove edizioni. In via eccezionale le modifiche redazionali di portata minore possono essere apportate a mano.

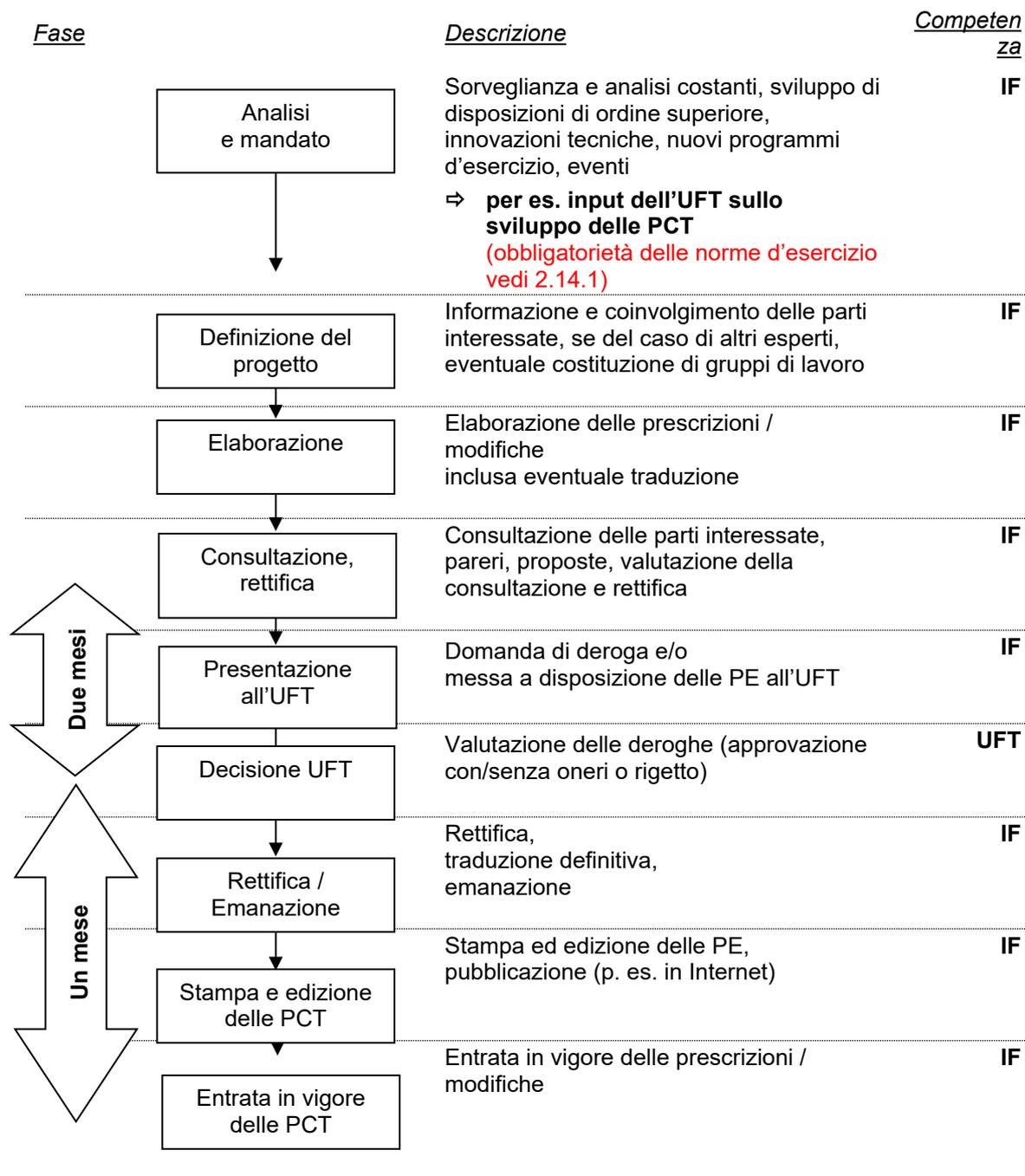
2.13 Emolumenti

La valutazione delle deroghe e le prestazioni particolari sono rette dall'ordinanza sugli emolumenti per i trasporti pubblici (OEm-TP; RS 742.102).

2.14 Processo di lavoro «elaborazione PE»

Qui di seguito l'elaborazione delle PE è rappresentata sotto forma di processo di lavoro.
(IF = impresa ferroviaria)

Processo di elaborazione PE



2.14.1 Dettagli relativi al processo di lavoro per l'allestimento e lo sviluppo delle PE per l'esercizio ferroviario operativo

Per le ferrovie IOP, l'obbligatorietà delle norme emanate dalle autorità si discosta sostanzialmente da quella per le ferrovie NIOP.

La tabella seguente mostra l'obbligatorietà della STI OPE e delle PCT:

Chi? Obbligatorietà di norme emanate da un'autorità o parti di esse	Ferrovie IOP	Ferrovie NIOP
STI OPE	Sì Deroga praticamente impossibile (nessuna procedura prevista)	No
PCT PTNN e PTNN I (sec. Allegato 2 R 300.1)	Sì Deroga possibile (procedura sec. cifra 2.8.1)	Sì Deroga possibile (procedura sec. cifra 2.8.1)
PCT NIOP (sec. Allegato 2 R 300.1)	No Ripresa tuttavia possibile (procedura sec. cifra 2.8.2)	Sì Deroga possibile (procedura sec. cifra 2.8.1)
PCT NIOP* (sec. Allegato 2 R 300.1)	No Ripresa possibile unicamente come deroga (procedura sec. cifra 2.8.1)	Sì Deroga possibile (procedura sec. cifra 2.8.1)
PCT cifre dichiarate come TUTTE (sec. Allegato 2 R 300.1)	Sì	Sì

La tabella che precede indica quali sono le norme minime sovrane che devono essere osservate nell'elaborazione di prescrizioni d'esercizio e in che modo si deve procedere in caso di deroghe.

3 Prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT)

Questo capitolo precisa le modalità di emanazione delle PCT ad opera dell'UFT.

3.1 Competenza PCT

L'UFT emana e aggiorna le PCT e adotta le decisioni definitive che le concernono.

3.2 Campo d'applicazione delle PCT

Le PCT si applicano a tutto il territorio nazionale e sono vincolanti per tutte le imprese ferroviarie (incluse quelle tranviarie e i binari di raccordo) sottoposte alla legislazione svizzera sulle ferrovie. Le PCT disciplinano i processi d'esercizio operativo di ordine superiore e i principi di comportamento applicabili al personale ferroviario. L'UFT stabilisce le ferrovie, le linee e le tratte alle quali concedere agevolazioni e semplificazioni secondo l'articolo 5 dell'ordinanza sulle ferrovie.

3.3 Esigenze in materia di interoperabilità

Nell'ambito dello sviluppo delle PCT per l'applicazione di processi d'esercizio sulla rete principale interoperabile (secondo l'allegato 6 Oferr) vanno considerate le esigenze della STI **Esercizio e gestione del traffico-OPE** (secondo l'allegato **67 DE-Oferr**).

3.4 Giorno di riferimento

Di norma le PCT o le loro modifiche entrano in vigore il 1° luglio. Sono possibili deroghe.

Possono essere adottate in ogni momento misure immediate.

3.5 Elaborazione

Le prescrizioni sono elaborate da gruppi di lavoro sotto la direzione dell'UFT. . Al fine di utilizzare le conoscenze tecniche disponibili, richiamarsi alla pratica e tener conto dei bisogni delle imprese ferroviarie, queste ultime, e se del caso altri esperti, vengono coinvolti nel processo di elaborazione. Nell'ambito di queste attività, i collaboratori delle imprese ferroviarie e gli esperti sono vincolati al segreto professionale. Non sussiste nessun diritto all'indennità.

La collaborazione comprende in modo particolare la preparazione e la partecipazione a riunioni di lavoro, l'elaborazione di proposte e varianti, la presa di posizione su proposte e varianti e la valutazione di analisi dei rischi. I collaboratori delle imprese ferroviarie sono chiamati, nel limite del possibile, a tutelare gli interessi delle rispettive imprese **così come quelli dei gruppi di aziende che rappresentano**. Nel caso di incarichi più ampi, l'UFT può corrispondere un'indennità.

La struttura delle PCT si basa sulle PCT attuali o può essere adeguata in funzione di nuove esigenze.

3.6 Consultazione (coinvolgimento delle cerchie interessate)

Prima di emanare le PCT, l'UFT consulta le imprese ferroviarie in tempo utile, in genere 10 mesi prima dell'entrata in vigore prevista. Fissa un termine congruo, di almeno 30 giorni, ma in genere di 60 giorni.

Vengono in particolare consultati:

- l'Unione dei trasporti pubblici (UTP),
- i titolari di un'autorizzazione di sicurezza secondo l'articolo 5 capoverso 4 Lferr,
- i titolari di certificati di sicurezza secondo l'articolo 8c Lferr,
- altri destinatari delle prescrizioni emanate
- terzi interessati su richiesta.

Le disposizioni del presente numero non si applicano alle misure immediate.

3.7 Rettifica ed emanazione

Di norma, le proposte pervenute durante la consultazione sono elaborate dai gruppi di lavoro e dagli specialisti delle imprese ferroviarie. L'UFT decide in via definitiva. L'esame delle proposte viene documentato.

Le prescrizioni sono emanate almeno sei mesi prima della loro entrata in vigore. La presente disposizione non si applica alle misure immediate.

3.8 Entrata in vigore, pubblicazione, ordinazione

Le PCT recano un numero della Raccolta sistematica del diritto federale (RS). La data di entrata in vigore figura su ogni pagina. Le modifiche delle PCT vengono apportate per mezzo di pagine sostitutive o di nuove edizioni.

L'entrata in vigore delle PCT è pubblicata mediante rimando nella Raccolta ufficiale del diritto federale con indicazione dell'ente presso cui possono essere ottenute (art. 1 e 5 della legge sulle pubblicazioni ufficiali, LPubl; RS 170.512).

Le PCT possono essere ordinate presso l'Ufficio federale delle costruzioni e della logistica (UFCL), Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna, indicando il numero RS.

3.9 Documenti di riferimento, termini di conservazione

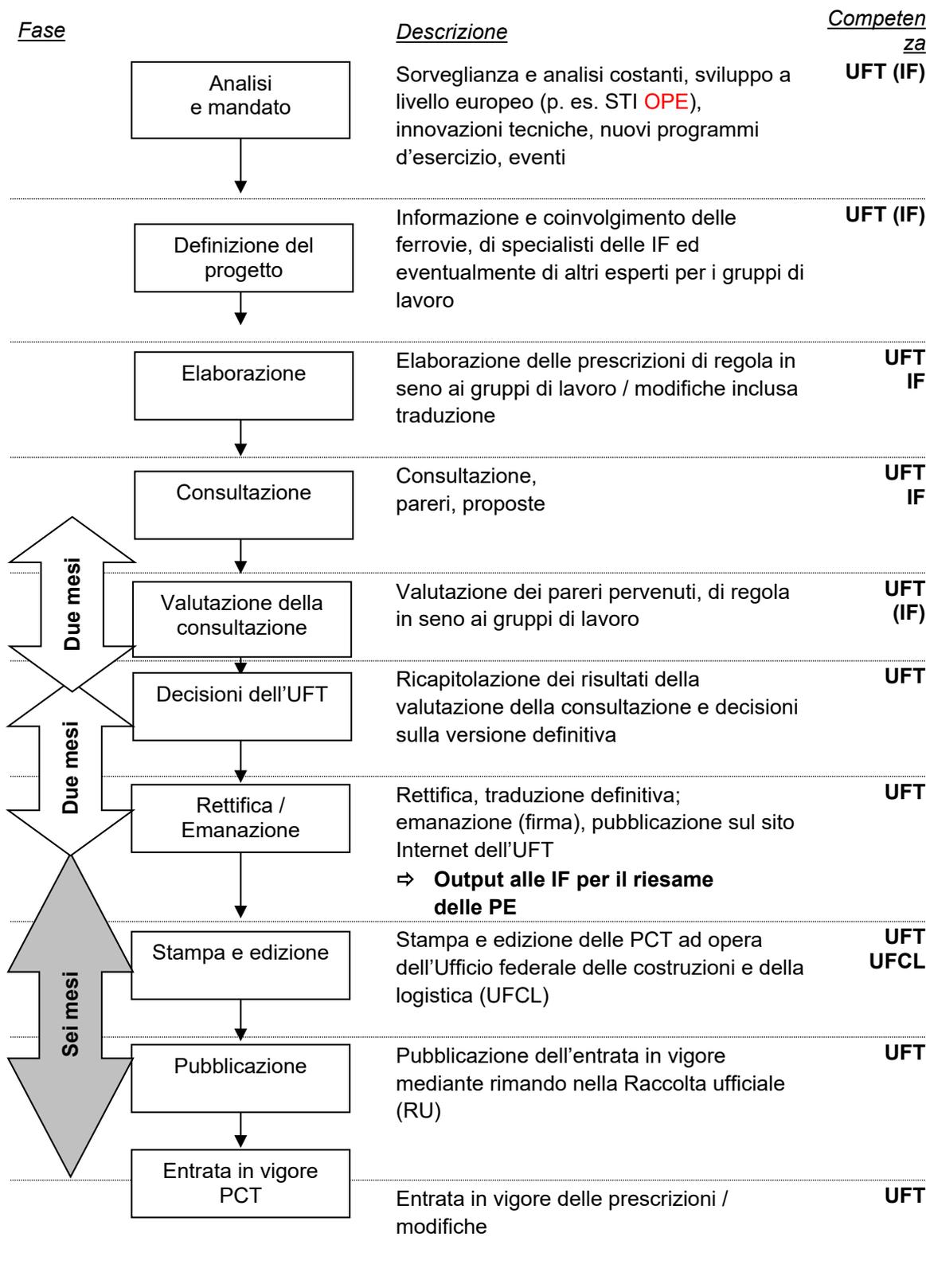
Ad essere giuridicamente rilevanti sono sempre i documenti di riferimento. In linea di massima le PCT sono emanate in tedesco, francese e italiano. L'esemplare di riferimento è il documento che reca la firma originale dell'organo di emanazione. I documenti di riferimento delle PCT sono custoditi presso l'UFT. Per ciascuna delle lingue in cui la prescrizione è emanata è approntato un documento di riferimento.

I documenti di riferimento delle PCT (incluse tutte le modifiche) devono essere custoditi presso l'UFT per un periodo di dieci anni dalla loro abrogazione.

3.10 Processo di lavoro «elaborazione PCT»

Qui di seguito l'elaborazione delle PCT è rappresentata sotto forma di processo di lavoro. (IF = impresa ferroviaria)

Processo di elaborazione PCT



4 Distinta degli allegati:

Allegato 1

Presentazione delle PE che recano deroghe a prescrizioni di ordine superiore

Allegato 2

~~ETCS~~ Ipotesi nell'ottica delle PCT ~~al sistema all'esercizio di tram~~

Allegato 3

Attribuzione delle norme delle PCT agli ambiti di validità parziali e alle funzioni

Allegato 4

Analisi e incarico per l'allestimento di PE – Principi relativi all'effetto di norme sovrane

Allegato 1 Presentazione delle PE che recano deroghe a prescrizioni di ordine superiore

Le PE che recano deroghe a prescrizioni di ordine superiore sono da trasmettere in forma elettronica per mezzo del modulo elettronico «Presentazione di prescrizioni d'esercizio» alla Sezione Omologazioni e regolamenti (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/contatto/domande-elettroniche.html>).

Qualora questo eccezionalmente non fosse possibile, d'intesa con l'UFT si può inoltrare la documentazione tramite e-mail a: approvazione@bav.admin.ch.

Modello di lettera:

Indirizzo: UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
Sezione Omologazioni e regolamenti
E-Mail: approvazione@bav.admin.ch
3003 Berna

La sottoscritta... [l'impresa ferroviaria che presenta la prescrizione (di norma ITF o GI)] dichiara che intende emanare la prescrizione d'esercizio allegata ... [numero di registrazione, titolo] ... in virtù dell'art. ... [legge federale sulle ferrovie o ordinanza sulle ferrovie ecc.] ... con effetto dal... [data dell'entrata in vigore].

Con la presente, ottempera all'obbligo di sottoporre la prescrizione all'UFT sancito dall'articolo 17 della legge federale sulle ferrovie e dall'articolo 12 dell'ordinanza sulle ferrovie e conferma che tutti i diretti interessati sono stati consultati. La relativa documentazione può essere esaminata presso la sede della sottoscritta.

Le seguenti disposizioni della prescrizione derogano alle disposizioni di ordine superiore:

... [nuova disposizione] ... in deroga a ... [disposizione emanata dalle autorità].

Le deroghe si giustificano per i seguenti motivi: [motivazione chiara (incluso l'attestato di sicurezza) in base all'art. 5 cpv. 2 Oferr; cfr. anche le indicazioni al numero 2.8.1 della presente direttiva]

... [enumerazione di tutte le disposizioni in deroga nella forma indicata sopra] ...

La sottoscritta dichiara che le altre disposizioni della presente prescrizione sono conformi alle prescrizioni di ordine superiore.

Chiede pertanto l'approvazione delle deroghe al più tardi entro il ... [data di ricevimento da parte dell'UFT + 2 mesi].

Per informazioni potete contattare la/e seguente/i persona/e [..]:

[La ferrovia che emana la prescrizione]

[firma/e legalmente vincolante/i]

Allegati:

- [...]

Allegato 2 ~~Ipotesi relative all'esercizio di tram nell'ottica delle PCT ETCS — Ipotesi relative al sistema nell'ottica delle PCT~~

Nota:

I testi previsti in relazione con le ipotesi all'esercizio di tram nell'ottica delle PCT sono riportati nella scheda di sviluppo ulteriore «Tram». Vi preghiamo di commentarle in quella sede

A partire dalle PCT A2020 si parte dal presupposto che per l'esercizio con ETCS Level 1 e 2 il sistema tecnico adempia i seguenti requisiti:

1. In generale

1.1 Level 1 e 2

Un veicolo motore omologato per una tratta può esservi messo in esercizio. I veicoli motore in comando multiplo possono essere separati o accoppiati, a condizione che questo sia ammesso per la tratta corrispondente.

1.2 Level 2

Gli annunci di testo sono coordinati con i processi d'esercizio; la procedura (con obbligo di protocollo, con obbligo di quietanza o a titolo informativo) è fissata in modo corrispondente. Le esigenze poste alla singola procedura sono rispettate.

2 Corse dei treni

2.1 Level 2

Indipendentemente dal fatto che tra la testa del treno e il successivo segnale di fermata ETCS vi siano scambi, deve essere possibile disporre un percorso dalla coda del treno (segnali di manovra ETCS in posizione di Fermata). Questo consente la disposizione di altri percorsi dal prossimo segnale di fermata ETCS o segnale di posizione ETCS. Partenza come corsa treno nei regimi d'esercizio «SR» (se la posizione è sconosciuta) o «OS» (se la posizione è nota).

2.2 Level 2

Se nella medesima sezione si trovano due o più treni annunciati alla RBC, il sistema assicura che solo il treno in testa nella direzione di corsa otterrà un'autorizzazione al movimento CAB.

2.3 Level 2

In una sezione di percorso non perturbata è possibile disporre in ogni momento un percorso treno. Il segnale principale fittizio ETCS mostra via libera. Nonostante la mancanza delle condizioni per la disposizione (condizioni del punto iniziale), il capomovimento può disporre manualmente un percorso, tenendo conto delle PCT R 300.6 cifra 1.1.2.

2.4 Level 2

Per i treni con fermata prescritta, il sistema assicura che in esercizio regolare la fine dell'autorizzazione al movimento CAB si trovi dopo il posto abituale di fermata.

3 Movimenti di manovra

3.1 Level 2

Nel SVC, un passaggio nel regime d'esercizio «Shunting» viene generalmente autorizzato dalla RBC.

3.2 Level 1 e 2

Per i movimenti di manovra, la delimitazione del sistema fra segnalazione esterna e in cabina di guida si situa alle tavole «Inizio CAB» e «Fine CAB» (PCT R 300.2 cifra 6.1). La delimitazione del

~~sistema costituisce il punto iniziale e finale dei movimenti di manovra. In modo corrispondente, questa va progettata tecnicamente (elettronica di guida e impianti di sicurezza) sotto forma di sezioni separate. 3.3—Level 2~~

~~In un'ottica d'esercizio, l'impiego della funzione «Override EOA» all'interno del settore incluso nel consenso per il movimento di manovra viene giudicato come non auspicabile (inutilmente frequente utilizzo di OVR EOA [riduce la consapevolezza del personale per questo specifico comando], corse con radiotelecomando non possibili oltre la sezione). Occorrerà valutare criticamente il vantaggio atteso e verificarlo.~~

4—Progettazione

4.1—Level 2

~~Le ubicazioni dei segnali di fermata / di posizione ETCS devono essere coordinate con le sezioni LC.~~

4.2—Level 2

~~Gli SLS non sono punto iniziale o finale di corse. Gli SLS non accordano nessun consenso per la corsa. Gli SLS non devono essere osservati dalle corse con autorizzazione al movimento CAB.~~

4.3—Level 2

~~I segnali sec. PCT R 300.2 sono da integrare nelle basi (di progettazione).~~

4.4—Level 2

~~Le basi (di progettazione) concernenti la collocazione di segnali fissi corrispondono ai principi contenuti nelle PCT e nelle DE Oferr (DE 39.3 b cifra 2).~~

Allegato 3 Attribuzione delle norme delle PCT agli ambiti di validità parziali e alle funzioni

Gli ambiti di validità parziali e le funzioni nonché i relativi compiti dei GI e delle ITF sono definiti nel R 300.1 PCT.

L'attribuzione indicativa delle disposizioni PCT (cifre) ai rispettivi ambiti di validità parziali e alle rispettive funzioni è illustrata sul sito Internet dell'UFT.

Allegato 4 Analisi e incarico per l'allestimento di PE – Principi relativi all'effetto di norme emanate da un'autorità

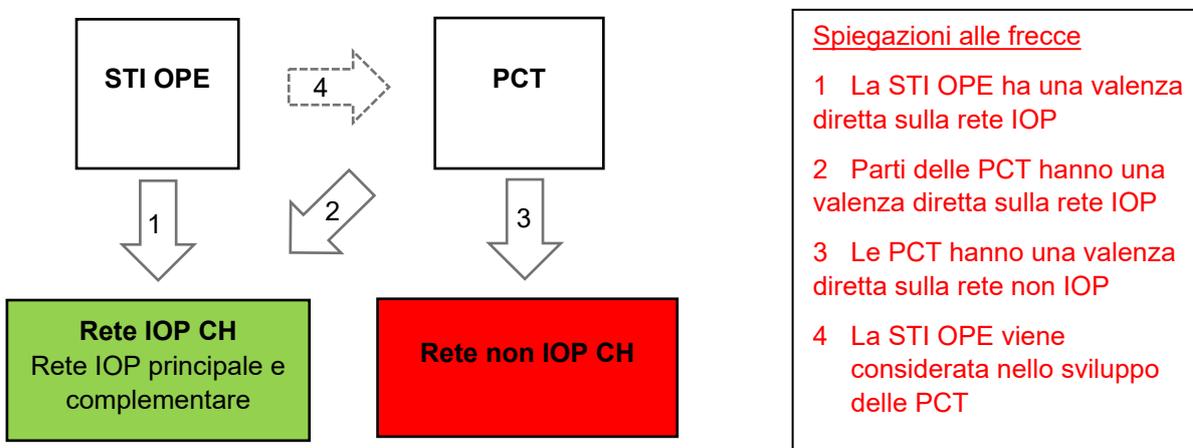
Scopo del presente allegato è di supportare gli autori delle prescrizioni all'inizio della stesura e della modifica di PE. In quest'ambito il contesto delle PE da elaborare con le norme emanate dalle autorità dev'essere considerato da differenti prospettive.

Questo allo scopo di fare chiarezza

- circa l'effetto di norme emanate da un'autorità, segnatamente le PCT e la STI OPE,
- in merito all'attribuzione tematica delle disposizioni delle PCT, inclusa l'attribuzione agli ambiti di validità parziali.

1. Effetto delle PCT e della STI OPE - Panoramica

Lo schema seguente mostra l'effetto di ordine superiore della STI OPE e delle PCT in Svizzera.

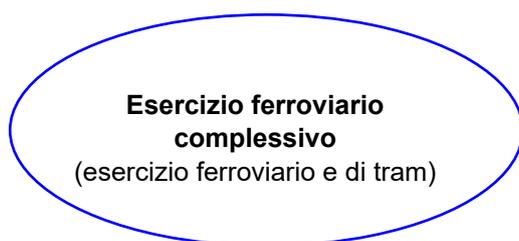


Le parti delle PCT che hanno una valenza diretta per la rete IOP (freccia 2), sono riportate nell'Allegato 2 al R 300.1 PCT.

2. Attribuzione tematica delle disposizioni delle PCT, inclusa l'attribuzione agli ambiti di validità parziali

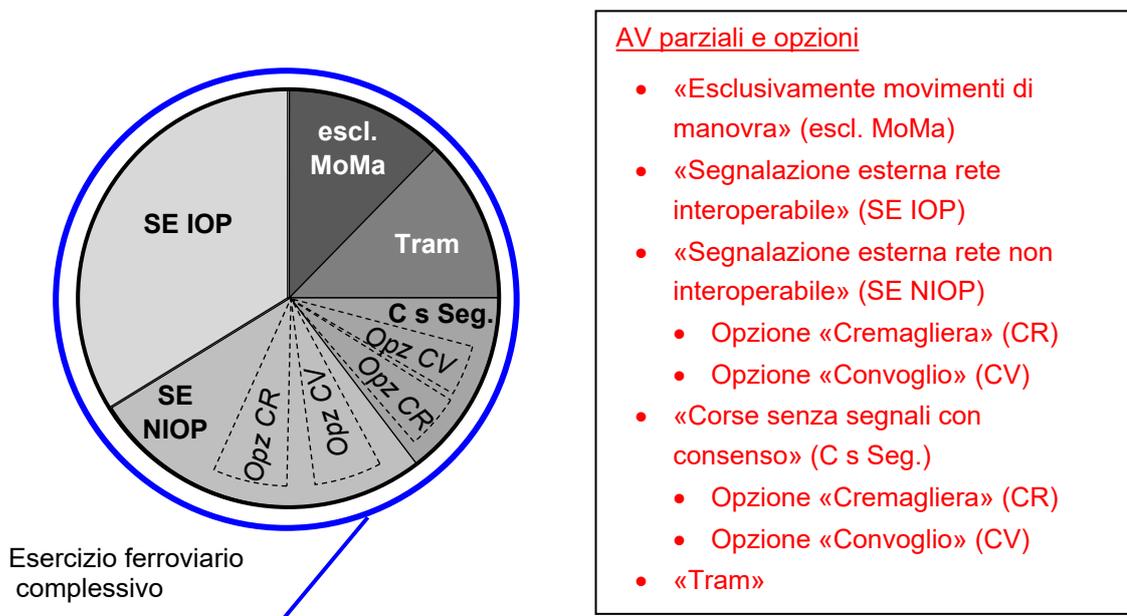
Le PCT seguono le strutture e le delimitazioni qui appresso riportate.

a. Differenziazione tra esercizio ferroviario e di tram



Non ne sono parte le ferrovie aziendali interne, senza collegamenti a un'infrastruttura (sulla base di una concessione d'infrastruttura)

b. Panoramica degli ambiti di validità parziali (AV parziali) e delle opzioni previste nei singoli AV parziali



Il grafico a torta mostra i singoli AV parziali secondo le PCT.

L'abbreviazione dell'AV parziale è sempre in grassetto, le opzioni possibili (nello stesso settore circolare) sono in carattere normale. Gli AV parziali sono spiegati nell'Allegato 1 R 300.1 PCT.

c. **Panoramica degli ambiti di validità parziali (AV parziali) con in più l'aspetto dell'interoperabilità e la differenziazione tra esercizio ferroviario ed esercizio di tram**

Interoperabilità

Le PCT si applicano integralmente alle ferrovie NIOP (bordo rosso) e in parte alle ferrovie IOP. Questo aspetto si evince dalle stesse PCT (R 300.1).

La STI OPE si applica (direttamente) alle ferrovie IOP (bordo verde).

Per i dettagli si veda la «Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare (Dir. IOP)».

L'applicazione della STI OPE e delle PCT è identica sia per la rete principale IOP sia per la rete complementare IOP.

Differenziazione tra esercizio ferroviario e di tram

Le PCT si applicano per qualsiasi tipo di esercizio ferroviario (bordo blu scuro). Al riguardo si fa distinzione tra esercizio ferroviario (sfondo azzurro) ed esercizio di tram (sfondo arancione).

