



Riferimento / numero dell'incarto: BAV511.3//

Sviluppo ulteriore delle PCT A 2025

Tema specifico **Dir. PE-PCT**

Prescrizioni di riferimento

Direttiva sull'emanazione delle prescrizioni d'esercizio e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni
(Dir. PE-PCT) [Link](#)



1. Necessità d'intervenire

Qual è il motivo dello sviluppo ulteriore?

Osservazioni preliminari

In caso di modifiche di una direttiva dell'UFT, di norma si consultano le cerchie interessate. In passato, la Dir. PE-PCT esistente è stata allegata di solito alle Disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr), nell'ambito del relativo coinvolgimento delle cerchie interessate (c.c.i.). Per la fine del 2025 non è prevista alcuna rielaborazione delle DE-Oferr, risulta tuttavia necessario inserire informazioni importanti nella Dir. PE-PCT contestualmente alle PCT, per questo il c.c.i. ha luogo nel quadro del ciclo di modifiche PCT A2025.

Con lo scopo di dare una forma unitaria alla documentazione relativa all'intera fase di modifiche PCT A2025, viene allestita anche la presenta scheda di sviluppo ulteriore.

1.1 La necessità di tenere in considerazione il diritto europeo nello sviluppo ulteriore delle PCT, la ripresa di disposizioni per l'esercizio di tram così come l'evoluzione generale nel traffico ferroviario comportano nuove sfide per gli autori delle prescrizioni d'esercizio (PE).

Con le modifiche alle PCT A2024, l'UFT ha tenuto conto per quanto possibile dei cambiamenti derivanti dal diritto europeo. Appare evidente che le sfide – in particolare per chi è chiamato a redigere le prescrizioni di alcune imprese ferroviarie (GI e ITF) – sono aumentate.

Ciò è dovuto da una parte all'effetto del diritto europeo e, di riflesso, al passaggio dall'approccio basato sulle regole a quello basato sul rischio. Un'altra ragione è che le singole cifre delle PCT possono essere attribuite ad ambiti di validità parziali (AV parziali). Questo nell'intento di ridurre la quantità di prescrizioni rilevanti per gli utilizzatori finali.

Ulteriori informazioni sul passaggio dall'approccio basato sulle regole a quello basato sul rischio, come anche sull'applicazione del diritto europeo, si possono trovare nella scheda di sviluppo ulteriore sulla STI OPE A2025.

La struttura generale delle norme sovrane, la loro interazione e l'attribuzione ad AV parziali devono quindi essere riportate in maniera visibile nella «Dir. DE-PCT». Lo scopo è di migliorare la comprensione globale per i GI e le ITF, segnatamente per i preposti autori delle prescrizioni.

A tale riguardo devono essere considerati gli aspetti seguenti:

- Disposizioni sovrane sostanziali per l'esercizio operativo (PCT 2024 [Prescrizioni sulla circolazione dei treni - UFT](#) e STI OPE [Versione 2023 - edizione consolidata](#)),
- Delimitazioni degli AV parziali (sec. Allegato 1 PCT R 300.1),
- Delimitazione tra rete IOP e rete non IOP (sec. la «Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare (Dir. IOP)» [Link](#)),
- Occorre rappresentare in maniera chiara le delimitazioni implicitamente contenute nelle PCT, derivanti dal contesto globale, per la comprensione della struttura delle PCT e quale base per l'elaborazione delle PE.



2. Analisi e sviluppo

Dove sta il problema? Quali sono le possibili soluzioni?

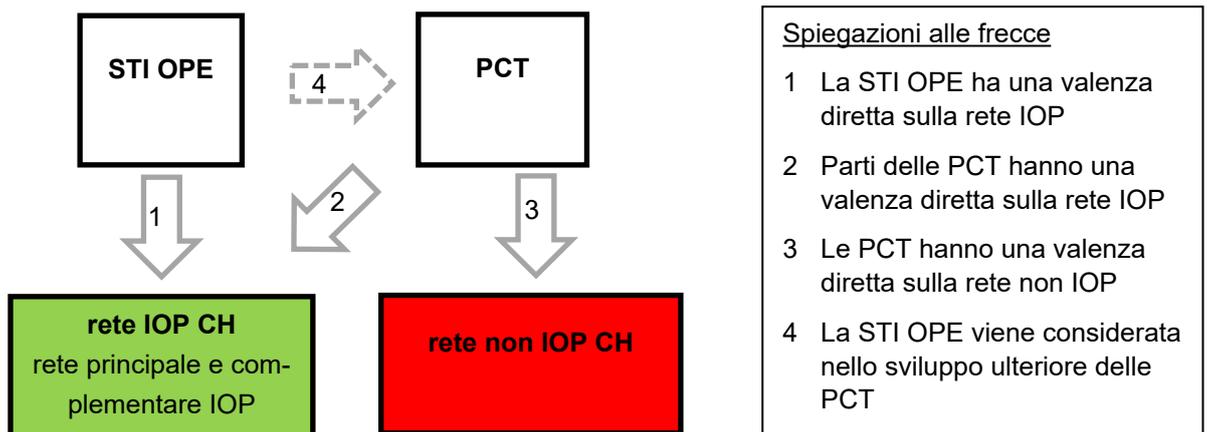
2.1 Analisi della situazione

2.1.1 Delimitazione formale delle disposizioni sovrane per l'esercizio ferroviario operativo

In Svizzera, i documenti sovrani determinanti sono le PCT e la STI OPE. Con il recepimento della direttiva UE sulla sicurezza delle ferrovie [Link](#), l'UFT è tenuto a riprendere le norme d'esercizio significative dell'UE, segnatamente la STI OPE, per le tratte interoperabili su territorio svizzero.

Nelle PCT sono riportate disposizioni per le ferrovie della rete non IOP e della rete IOP (si osservi che da subito [PCT A2025] non è più ammesso riprendere nelle PCT le disposizioni della STI OPE; in altre parole, la STI OPE ha una valenza diretta sulle ferrovie IOP).

La STI OPE prevede disposizioni per le ferrovie della rete IOP. Se necessario, talune disposizioni possono essere riprese nelle PCT per essere adottate da ferrovie della rete non IOP (compito UFT).

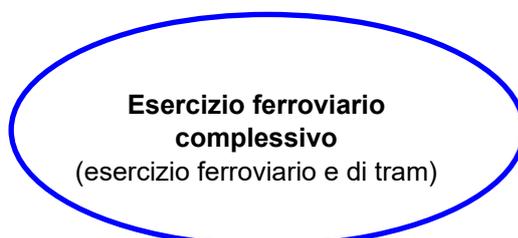


Informazioni particolareggiate sull'effetto della STI OPE si trovano nella scheda di sviluppo ulteriore (WEB) PCT A2025 sullo stesso tema.

2.1.2 Delimitazione tematica dell'effetto delle disposizioni sovrane per l'esercizio operativo ferroviario (con riguardo agli AV parziali secondo Allegato 1 R 300.1 PCT).

Prospettiva giuridica semplificata:

In modo molto semplificato, l'ambito di validità della legge sulle ferrovie (Lferr: [Link](#)) e di riflesso anche delle PCT può essere definito come «esercizio ferroviario su un'infrastruttura ferroviaria, per la quale esiste una concessione d'infrastruttura, più binari di raccordo ad essa collegati». Di seguito, questo ambito di validità viene designato come esercizio ferroviario complessivo.



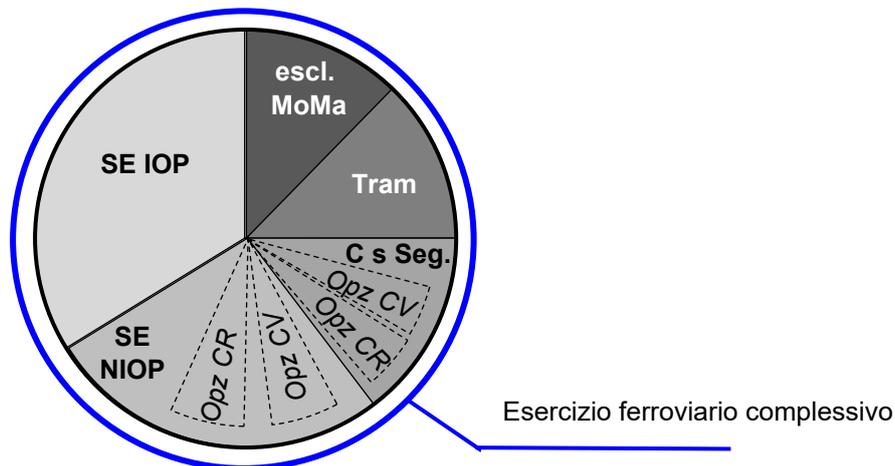
Non ne sono parte le ferrovie aziendali interne, senza collegamenti a un'infrastruttura (sulla base di una concessione d'infrastruttura).



Prospettiva basata sui contenuti, fondata sul tipo e le modalità dell'esercizio (= AV parziale sec. PCT):

Gli attuali AV parziali e le rispettive opzioni sono spiegati nell'Allegato 1 R 300.1 PCT A2024, mentre l'ambito di validità parziale «Tram» è disponibile nella corrispondente scheda (WEB) PCT A2025. Di conseguenza, da dicembre 2025 nelle PCT sono previsti i seguenti AV parziali:

- «Esclusivamente movimenti di manovra» (escl. MoMa)
- «Segnalazione esterna rete interoperabile» (SE IOP)
- «Segnalazione esterna rete non interoperabile» (SE NIOP)
 - Opzione «Cremagliera» (CR)
 - Opzione «Convoglio» (CV)
- «Corse senza segnali con consenso» (C s Seg.)
 - Opzione «Cremagliera» (CR)
 - Opzione «Convoglio» (CV)
- «Tram»



2.1.3 Delimitazione in considerazione dei requisiti di interoperabilità internazionali

La base è costituita dalla direttiva UE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea [Link](#), che è stata recepita anche dalla Svizzera. A valle sono rilevanti le STI e, per l'esercizio, la STI OPE.

La suddivisione fondamentale delle ferrovie subordinate alla Lferr in tre reti (rete principale IOP, rete complementare IOP e rete non IOP) poggia sull'articolo 15a Oferr e gli Allegati 5 e 6 Oferr. Una carta sinottica è riportata nella [Direttiva Requisiti di interoperabilità per le tratte della rete complementare](#).

Dal punto di vista dell'esercizio, non sembra logico suddividere in rete principale IOP e in rete complementare IOP, dal momento che su entrambe le tipologie di reti possono circolare veicoli che adempiono i requisiti di interoperabilità. Dunque, sempre dal punto di vista dell'esercizio è sufficiente distinguere tra rete IOP (costituita da rete principale IOP e da rete complementare IOP) e rete non IOP.

L'effetto e l'interazione delle disposizioni sulla rete IOP e non IOP sono riportati alla cifra 2.1.1.



Riferimento / numero dell'incarto: BAV-511.3//

2.1.4 Chiara rappresentazione delle delimitazioni implicitamente contenute nelle PCT, derivanti dal contesto globale, per la comprensione della struttura delle PCT e quale base per l'elaborazione delle PE.

La struttura della rappresentazione viene spiegata direttamente qui appresso, nello sviluppo della soluzione.

2.1.5 Nell'ambito del progetto parziale STI OPE per le PCT A2025, alcuni termini vengono analizzati in relazione con gli effetti del diritto europeo nell'Allegato 2 al R 300.1.

Le conseguenze di quanto emerso dal progetto parziale STI OPE sono da integrare nella proposta di soluzione. Ciò concerne in particolare la verifica delle seguenti cifre della Dir. PE-PCT:

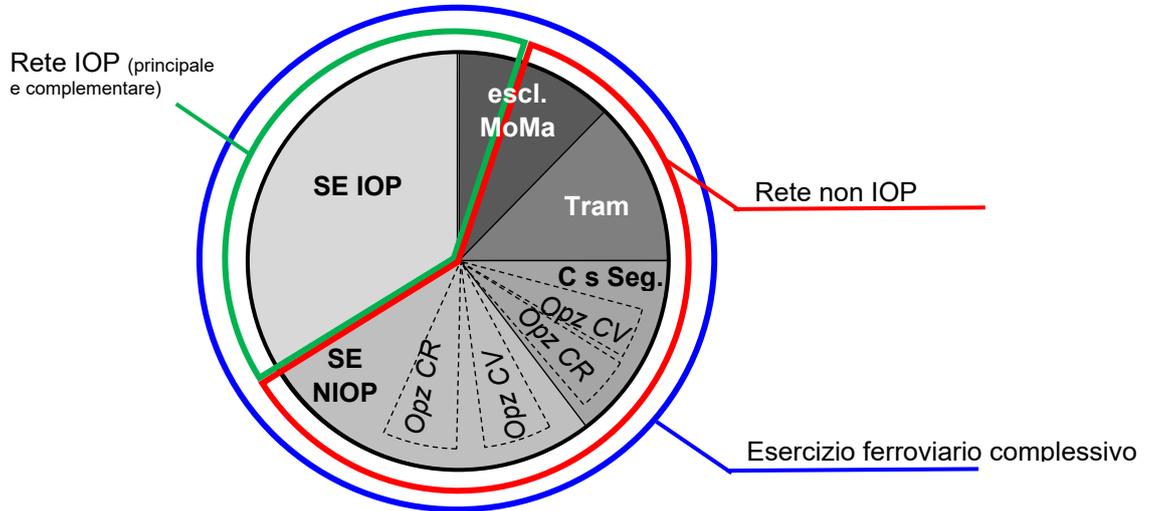
- 1.2 Recepimento della STI OPE.
- 2.5.1 La ripresa di testi dalla STI OPE nelle PCT con ripercussioni sulle ferrovie IOP non è più ammessa.
All'occorrenza le presunzioni di conformità vengono rinominate e, in tal modo, cambia anche il loro effetto (viene ad esempio a cadere, per le ferrovie IOP, la dichiarazione se queste trovano applicazione o meno). Le corrispondenti disposizioni possono essere implicitamente considerate dalle ferrovie IOP come stato della tecnica.
- 2.8.1 Inserimento del modo di procedere in caso di deroghe rispetto alla STI OPE nelle PE (di principio questo non è possibile e andrebbe legittimato mediante la notifica di una prescrizione nazionale).
- 2.8.2 Adattamento del «wording» in relazione con la presunzione di conformità.
- 2.8.2 Valutare la soppressione, in quanto la STI OPE vale in linea generale per la rete principale e complementare IOP.
- All. 3 Verificare se anche le attribuzioni come PTNN siano da riprendere nell'Annesso 3 o nell'Allegato 2 al R 300.1 PCT.



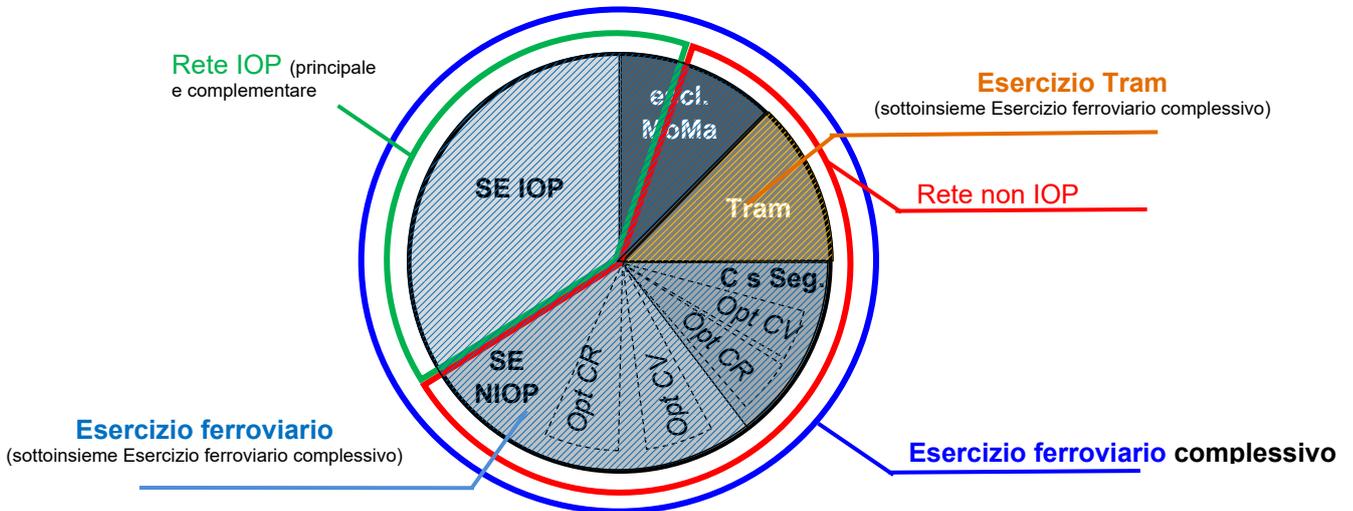
2.2 Sviluppo della soluzione

2.2.1 Raggruppare in un quadro generale le delimitazioni scaturite dall'analisi

AV parziale nel contesto della rete IOP e non IOP:



AV parziale nel contesto della rete IOP e non IOP e delimitazione del nuovo AV parziale «Tram»:



Questi schizzi andranno ripresi come allegato alla Dir. PE-PCT.

2.2.2 Lo sviluppo della soluzione in rapporto con la terminologia e le ripercussioni del diritto europeo nell'Allegato 2 al R 300.1 ha luogo nell'ambito dello sviluppo ulteriore sulla STI OPE.

Si veda la corrispondente scheda di sviluppo ulteriore STI OPE.



3. Proposta di soluzione

3.1 Testi della Dir. PE-PCT

I risultati di cui sopra sono riportati in una bozza della Dir. PE-PCT.

Ulteriori effetti sulla scorta degli altri progetti parziali PCT (sono contenuti nella bozza):

- Le disposizioni «ETCS - Ipotesi nell'ottica delle PCT per il sistema» sono soppresse dal momento che, di principio, le disposizioni relative all'ETCS andrebbero rimosse dalle PCT.
(per i particolari si veda la corrispondente scheda STI OPE)
- In futuro, le ipotesi nell'ottica delle PCT per l'esercizio di tram dovranno essere riprese nell'Allegato 2.
(per i particolari si veda la corrispondente scheda di sviluppo ulteriore Tram)

Allegato:

Allegato 1: Bozza Dir. PE-PCT (Versione 12-2025)
