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
Divisione Sicurezza

Spiegazioni PCT A2025

Valevole dal 14.12.2025

Numero dell'incarto: BAV-511.3-1/3/8/5/4

Spiegazioni PCT A2025

Ufficio federale dei trasporti UFT
Aaron von Riedmatten
3003 Berna
Sede: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 90 94
aaron.vonriedmatten@bav.admin.ch
https://www.bav.admin.ch/

BAV-D-78DA3401/221

1. Compendio

Il ciclo di modificazioni 2025 delle PCT (A2025) include l'inserimento delle prescrizioni d'esercizio basilari per l'ambito di validità parziale «tram» e l'ulteriore recepimento del diritto europeo. Inoltre, la direttiva Emanazione delle prescrizioni d'esercizio per le ferrovie e delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (Dir. PE-PCT) viene adeguata di conseguenza.

Con queste modifiche, le norme sovrane contengono ora disposizioni basilari per tutte le ferrovie, quindi anche per i tram.

Con il recepimento della STI OPE[1] in Svizzera vengono eliminate le sovrapposizioni tra PCT e STI OPE in termini di effetto e viene così creata coerenza tra le due serie di prescrizioni. Per le ferrovie della rete principale e complementare interoperabile sorgono in tal modo esigenze supplementari nei confronti degli autori delle prescrizioni. Queste riguardano in particolare gli aspetti della validità e dell'attuazione delle prescrizioni d'esercizio della STI OPE e delle PCT e, di conseguenza, l'approntamento a misura di utente per il personale interessato. Oltre alle PCT, in questo contesto sono interessate anche le prescrizioni d'esercizio specifiche della ferrovia.

Le PCT A2025 contengono inoltre modifiche materiali di minore entità, analogamente ai precedenti cicli di modificazioni.

Progetti parziali per le PCT A2025
La seguente figura mostra una sintesi dei progetti parziali (PP):

PP1 Tram	PP2 STI OPE	PP3 Dir. PE-PCT
Integrazione dell'esercizio di tram nelle PCT esistenti	Recepimento della STI OPE 2023	Rielaborazione della Dir. PE-PCT

[1] Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione2012/757/UE.

2. Di seguito vengono illustrati gli effetti e le modifiche che derivano dai singoli progetti parziali.

2.1. PP 1 – Tram

2.1.1 Contesto generale – Attuale dispensa delle «aziende tranviarie» dall'applicazione delle PCT

Per via dei processi d'esercizio specifici dei tram e delle reti autonome, in passato la circolazione dei tram non era praticamente disciplinata da norme sovrane, bensì sotto forma di prescrizioni d'esercizio specifiche delle aziende.
Ciò ha fatto sì che oltre 20 anni fa diverse aziende cittadine siano state formalmente esentate dall'applicazione delle PCT. Tali dispense sono soppresse dall'UFT con l'entrata in vigore delle PCT A2025.

Molti cambiamenti hanno fatto sì che risultasse opportuno disporre di una base sovrana armonizzata per i processi d'esercizio anche per la circolazione dei tram. È questo il caso, in particolare, delle numerose forme miste su linee continue che sono gestite in parte come esercizio di tram urbani e in parte come ferrovie (del traffico locale). A ciò si aggiunge lo scambio di personale tra aziende con forme d'esercizio diverse.

Per l'integrazione delle prescrizioni in materia di tram nelle PCT è stato costituito l'ambito di validità parziale «tram». (cfr. all. 1, R 300.1.)
Le PCT possono coprire solo una parte delle prescrizioni d'esercizio di un'azienda tranviaria o di un'impresa ferroviaria e pertanto devono essere integrate e/o precisate con ulteriori prescrizioni d'esercizio. (cfr. R 300.1 2.6)

2.1.2 Procedura per l'integrazione dell'esercizio di tram nelle PCT

Da un lato si è resa necessaria una delimitazione all'interno dell'esercizio delle ferrovie tra esercizio ferroviario e di tram. Tale delimitazione si concretizza attraverso l'ambito di validità parziale «tram» ed è visibile nell'allegato 4 della Dir. PE-PCT (cifra 2. c.).
Dall'altro lato sono state formulate ipotesi concernenti l'esercizio di tram che tengono il più possibile conto di numerosi aspetti delle situazioni esistenti presso le aziende tranviarie. Tali ipotesi sono riportate nell'allegato 2 della Dir. PE-PCT.

2.1.3 Incorporazione strutturale nelle PCT

Nei settori che presentano poche differenze tra l'esercizio ferroviario e di tram, le prescrizioni sono state modificate in modo tale che in futuro anche l'esercizio di tram sia incluso nel testo delle prescrizioni esistenti. In parte sono stati inseriti a tal fine nuovi capoversi o sottocifre.
Questo riguarda i R 300.1 /.2 /.3 /.8 /.11.

Nei settori che presentano grandi differenze, sono state create nuove cifre principali specifiche per l'esercizio di tram. In tali regolamenti, le altre prescrizioni rimangono valide esclusivamente per l'esercizio ferroviario.
Questo riguarda i R 300.4 /.5 /.6 /.9 /.12.

Infine vi sono alcuni regolamenti esistenti che non prevedono integrazioni per l'esercizio di tram e che rimangono validi esclusivamente per l'esercizio ferroviario. Questo riguarda i R 300.7 /.10 /.13 /.14 /.15.

Una panoramica corrispondente è riportata alla cifra 2.11.7 del R 300.1. La tabella delle attribuzioni non vincolante può inoltre essere di aiuto per il recepimento nelle prescrizioni d'esercizio.

2.1.4 Compiti delle aziende di tram, in particolare degli autori delle prescrizioni

Le aziende e i relativi responsabili delle prescrizioni sono ora tenuti ad attuare le PCT. Essi devono armonizzare le PCT rilevanti per l'esercizio ferroviario con le loro attuali PE e con l'esercizio attuale. Qualora si riscontrino scostamenti rispetto alle PCT, occorre adeguare l'esercizio o le PE alle PCT o richiedere deroghe all'UFT (informazioni al riguardo si trovano nella Dir. PE-PCT).
Rimane in linea di principio invariato il compito di mettere a disposizione del personale norme a misura di utente, possibilmente armonizzate, e di formare il personale in caso di modifiche o altre esigenze.

2.1.5 Impianti e veicoli esistenti (diritto acquisito)

Le nuove PCT devono consentire in linea di principio l'esercizio attuale. Tutti gli aspetti che si derogano dalle PCT devono essere elencati dall'azienda tranviaria e, se possibile, conformati alle PCT. Ove ciò non sia possibile, l'azienda di tram può richiedere deroghe (cfr. Dir. PE-PCT). Idealmente le deroghe sono richieste a tempo determinato, per esempio fino alla sostituzione di un tipo di veicolo o alla trasformazione di impianti specifici.
In questi casi, per il trattamento da parte dell'UFT è sufficiente in linea di principio l'attestazione dell'esercizio sicuro sulla base del passato.

2.1.6 Panoramica degli aspetti specifici concernenti l'esercizio di tram nelle PCT
(Tutte le modifiche sono riportate nell'elenco delle modifiche.)

Tracciato proprio
Dal punto di vista dei processi d'esercizio si rinuncia a una distinzione tra binari su piattaforma indipendente e non indipendente, in quanto il comportamento rimane sempre lo stesso. Le differenze a livello di manutenzione possono essere disciplinate caso per caso dai GI nell'ambito del DISPO.

Funzioni previste dalle PCT
Le funzioni del personale sono in linea di principio le stesse dell'esercizio ferroviario. Se una persona assume più funzioni, questo deve essere visibile. È anche possibile accorpare diverse funzioni sotto una denominazione univoca alternativa. Per esempio, le persone che ricoprono contemporaneamente la funzione di MAC e di CMOV possono essere designate come conducente di tram nelle PE.
Nel settore della sicurezza delle aree dei lavori, le esigenze poste nei confronti del personale in loco sono molto diverse rispetto all'esercizio ferroviario, in quanto la sicurezza dipende principalmente dalla corsa a vista e dal comportamento conforme alla LCStr. La nuova funzione di «responsabile dell'area dei lavori tram» è stata istituita con l'obiettivo di evitare malintesi nella pratica e di realizzare una chiara delimitazione rispetto alla funzione di CS (esercizio ferroviario).
In generale, nell'applicazione delle funzioni si distingue tra impiego operativo (fanno stato le PCT) e abilitazione del personale (fanno stato le ordinanze OASF, OVF, OAASF).

Sicurezza sul lavoro
Il comportamento si basa sui principi sanciti nelle norme della circolazione stradale. Nel settore dei binari su piattaforma indipendente, il personale deve basarsi in aggiunta alle norme

dell'esercizio ferroviario. Questo modo di procedere tiene conto del rischio eventualmente maggiore dovuto alle velocità più elevate delle corse e alla topologia.

2.2. PP 2 – STI OPE

2.2.1 Effetti generali del recepimento della STI OPE 2023

Il recepimento del diritto europeo e del relativo «trasferimento» delle norme dall'autorità di vigilanza al settore (GI e ITF a livello di prescrizioni d'esercizio) rappresenta una sfida per tutte le parti coinvolte. Questo riguarda soprattutto i GI e le ITF della rete principale e complementare interoperabile.
È indispensabile un chiaro recepimento da parte delle imprese e degli autori delle prescrizioni di GI e ITF nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza (SMS) a favore di prescrizioni a misura di utente, possibilmente armonizzate, per i soggetti che le applicano.
Il settore si è già perlopiù organizzato sotto forma di gruppi di lavoro per le prescrizioni d'esercizio di GI e ITF. L'UFT accoglie con favore questo modo di procedere ed è disposto a fornire il proprio affiancamento e sostegno. La responsabilità spetta però al settore.

2.2.2 Il tema delle differenze linguistiche tra STI OPE e PCT

Per il momento gli organi dell'UE e l'UFT, così come gli Stati membri interessati, non sono ancora riusciti a risolvere le differenze linguistiche. Ciò soprattutto a causa delle diverse accezioni linguistiche nei rispettivi Paesi, che hanno origini storiche.
GI e ITF sono dunque responsabili dei relativi chiarimenti. Al riguardo, l'UFT raccomanda di procedere come da scheda sullo sviluppo ulteriore. Estratto della scheda: *«In rapporto alla terminologia e all'uso del linguaggio in generale esistono notevoli differenze tra le singole versioni della STI OPE e le PCT, nelle rispettive lingue tedesco, francese o italiano. Queste differenze derivano da un lato dalla talvolta cattiva qualità del linguaggio delle versioni della STI OPE in d, f, i e, dall'altro lato, nel differente uso della rispettiva lingua in Svizzera e nei Paesi vicini. Spesso, persone che parlano la medesima lingua (per es. il tedesco) si comprendono anche se utilizzano terminologie diverse (la prima persona usa i termini in tedesco CH, l'altra termini in tedesco europeo). In alcuni casi, tuttavia, non si può escludere che si verifichino malintesi. Per questo, è essenziale che il personale sia sensibilizzato al riguardo e, per quanto necessario, che le imprese ferroviarie mettano a disposizione strumenti ausiliari come aiuto per la traduzione».*
La tematica sarà tenuta sotto osservazione dal settore (e dall'UFT) e ove possibile andranno realizzati miglioramenti nel medio e lungo periodo.

2.2.2.1 Formulari d'ordine – R 300.10 cif. 3

L'UE sta pianificando ulteriori ottimizzazioni nel campo delle traduzioni.
Pertanto, l'UFT raccomanda di stampare solo un numero limitato di formulari.

2.2.3 Panoramica delle principali modifiche nel PP – STI OPE
(Tutte le modifiche sono riportate nell'elenco delle modifiche.)

Basi e allegato 2 del R 300.1
Le disposizioni relative all'ambito di validità e altre disposizioni basilari sono state modificate per via dell'effetto diretto della STI OPE per le ferrovie della rete principale e complementare interoperabile (ferrovie IOP).
Le categorie della forza giuridica sono state modificate e definite in modo orientato al futuro. (Per il significato di forza giuridica cfr. all. 2 del R 300.1.)

Panoramica delle categorie:

PCT 2024	**PCT 2025**	Spiegazione
Rimando alla STI OPE (VERW)	**--**	Le relative disposizioni sono state rimosse dalle PCT. Il loro effetto emana direttamente dalla STI OPE. Di conseguenza, questa categoria non è più necessaria.
Presunzione di conformità (KV)	**NIOP**	KV è la denominazione che è stata scelta per le disposizioni transitorie a breve termine. Nel frattempo è emerso che le ferrovie IOP intendono utilizzare queste disposizioni, almeno in parte, anche nel medio periodo.
Non IOP (NIOP)	**NIOP***	Integrazione con «*». Viene così semplificata la prospettiva per le ferrovie della rete non interoperabile. Per queste ultime, NIOP e NIOP* valgono allo stesso modo senza limitazioni. (NIOP* non è applicabile per le ferrovie IOP oppure è necessario richiedere una deroga.)
	PTNN	Le prescrizioni svizzere che devono essere comunicate all'UE come integrazione o deroga sono denominate *«prescrizioni tecniche nazionali notificate (PTNN)»*. Queste valgono per tutti gli ambiti di validità parziali. Finora sono state pubblicate solo sul sito web dell'UFT.
	TUTTE	Le prescrizioni descrittive e le norme in materia di sicurezza sul lavoro valgono per tutti gli ambiti di validità parziali.

Con l'inserimento delle categorie «PTNN» e «TUTTE», il sistema è stato modificato in modo tale da poter assegnare ciascuna prescrizione a una categoria, diversamente dalle PCT A2024.

ETCS / SCab
Tutte le prescrizioni concernenti la SCab sono state rimosse dalle PCT, in quanto sono contenute direttamente nella STI OPE. Ciò ha condotto anche a semplificazioni nelle formulazioni, essendo venuta meno la delimitazione tra segnalazione esterna e in cabina di guida.

Formulario d'ordini
La designazione «formulario d'ordini» non corrisponde più alla situazione attuale; gli ordini corrispondenti vengono ora consegnati ciascuno separatamente su un formulario (e non più raggruppati). Per tale motivo, la designazione viene modificata in «formulario d'ordine». La definizione esatta si trova nel R 300.10.
Inoltre, i GI devono definire nelle prescrizioni d'esercizio i contenuti dell'identificazione univoca (campo Z).
È stata infine precisata la procedura per l'annullamento di un ordine con obbligo di protocollo.
I formulari d'ordine (1, 3, 4, 5, 6, 8 e 9), che valgono per le ferrovie NIOP, sono armonizzati nel contenuto con gli ordini europei secondo la STI OPE. Dal punto di vista linguistico, i formulari nelle PCT sono adattati alle disposizioni NIOP.

Indicazioni per la condotta del treno

Al fine di armonizzare queste prescrizioni (STI OPE e PCT), per il trasporto di merce pericolosa è ora previsto anche, in generale, che prima della partenza il MAC conosca la sua *posizione nel treno*.

2.3. PP 3 – Dir. PE-PCT

2.3.1 Aspetti fondamentali

La Dir-PE-PCT tiene conto delle modifiche risultanti dal recepimento del diritto europeo. Vengono ripresi aspetti legati alla STI OPE e ai metodi comuni di sicurezza relativi al sistema di gestione della sicurezza (CSM SMS). Ciò con l'obiettivo di illustrare in modo più concreto la verifica della conformità delle prescrizioni d'esercizio alle norme sovrane e la procedura in caso di scostamenti.

2.3.2 Allegato 2

Il contenuto dell'attuale allegato 2 «ETCS – Ipotesi nell'ottica delle PCT per il sistema» viene soppresso nell'ambito della rimozione dalle PCT di tutte le prescrizioni concernenti la SCab.
Viene inserito un nuovo allegato 2 «Ipotesi nell'ottica delle PCT per l'esercizio di tram», contenente le ipotesi che fungono da base per la regolamentazione dell'ambito di validità parziale «tram» nelle PCT.

2.3.3 Allegato 4

Il nuovo allegato 4 «Analisi e incarico per l'allestimento di PE – Principi relativi all'effetto di norme emanate da un'autorità» ha lo scopo di supportare gli autori delle prescrizioni all'inizio della stesura e della modifica di PE. In quest'ambito il contesto generale delle PE da elaborare con le norme emanate dalle autorità dev'essere considerato da differenti prospettive.
L'intenzione è di fare maggiore 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.

Sono stati inseriti grafici che illustrano queste attribuzioni.