

# **Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Ordinanza sulle ferrovie, Oferr)**

**Modifica del 29 maggio 2013**

---

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

L'ordinanza del 23 novembre 1983<sup>1</sup> sulle ferrovie è modificata come segue:

*Titolo prima dell'art. 1*

## **Capitolo 1: Disposizioni generali**

### **Sezione 1: Oggetto, scopo e campo d'applicazione**

*Titolo prima dell'art. 2*

### **Sezione 2: Sicurezza**

*Art. 2a*           Esame della sicurezza da parte dell'UFT

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) esamina gli aspetti rilevanti per la sicurezza secondo l'articolo 17c Lferr in funzione dei rischi:

- a. sulla base di attestati di conformità (art. 15k e 15l), rapporti di perizia (art. 6 cpv. 3, 8a cpv. 4 e 15m) o rapporti di valutazione sulla sicurezza (art. 8c cpv. 2); o
- b. procedendo a controlli per campionatura.

*Art. 5 cpv. 2 e 3*

<sup>2</sup> L'UFT può accordare deroghe in casi singoli se il richiedente prova che in tal modo non è compromessa l'interoperabilità nel traffico internazionale e in quello nazionale e che:

- a. è garantito lo stesso livello di sicurezza; o
- b. non ne deriva un rischio inaccettabile e sono adottate tutte le misure proporzionate per diminuire i rischi.

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>3</sup> L'UFT può autorizzare domande di approvazione dei piani o di autorizzazione d'esercizio sulla base delle prescrizioni valide al momento della ricezione della domanda completa, sempre che in tal modo non siano compromesse la sicurezza e l'interoperabilità.

*Art. 5a* Autorizzazione di sicurezza

<sup>1</sup> La domanda del gestore dell'infrastruttura di rilascio o di rinnovo di un'autorizzazione di sicurezza secondo l'articolo 8a Lferr deve essere conforme ai requisiti previsti nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1169/2010<sup>2</sup>. Se la domanda è conforme anche ai requisiti previsti nell'allegato III del regolamento (UE) n. 1158/2010<sup>3</sup>, l'autorizzazione di sicurezza si estende anche alle corse di intervento e alle corse di manutenzione sulla propria infrastruttura.

<sup>2</sup> Qualora intenda modificare l'esercizio o l'infrastruttura al punto che debbano essere controllate le condizioni di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, il gestore dell'infrastruttura deve informarne tempestivamente l'UFT, in particolare se il tipo o la portata dell'esercizio cambia in modo significativo.

<sup>3</sup> L'UFT decide in merito alla domanda di rilascio o di rinnovo dell'autorizzazione di sicurezza entro quattro mesi dalla ricezione di detta domanda.

*Art. 5b* Certificato di sicurezza

<sup>1</sup> La domanda dell'impresa di trasporto ferroviario di rilascio, di rinnovo o di estensione di un certificato di sicurezza secondo l'articolo 8e Lferr deve essere conforme ai requisiti previsti negli allegati II e III del regolamento (UE) n. 1158/2010<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Qualora intenda modificare l'esercizio o l'infrastruttura al punto che debbano essere controllate le condizioni di rilascio del certificato di sicurezza, l'impresa di trasporto ferroviario deve informarne tempestivamente l'UFT, in particolare se il tipo o la portata dell'esercizio cambia in modo significativo.

<sup>3</sup> L'UFT decide in merito alla domanda di rilascio o di rinnovo entro tre mesi dalla sua ricezione e alla domanda di estensione entro un mese dalla sua ricezione.

<sup>4</sup> L'UFT revoca il certificato di sicurezza se nel primo anno del suo rilascio non è stato utilizzato nel modo previsto.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dic. 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria, GU L 327 dell'11.12.2010, pag. 13.

<sup>3</sup> Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dic. 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria, GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11.

<sup>4</sup> Vedi nota all'art. 5a cpv. 1, secondo periodo.

*Art. 5c* Sistema di gestione della sicurezza e prove aggiuntive

<sup>1</sup> Il richiedente deve garantire con il suo sistema di gestione della sicurezza secondo l'articolo 8a capoverso 2 o l'articolo 8e capoverso 2 Lferr che le prescrizioni sono rispettate e tutti i rischi legati all'esercizio sono controllati e gestiti.

<sup>2</sup> Se non mostra come il sistema di gestione della sicurezza soddisfa le esigenze secondo l'articolo 5a capoverso 1 o l'articolo 5b capoverso 1, il richiedente deve presentare prove aggiuntive.

*Art. 5d* Agevolazioni

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria può presentare congiuntamente le domande di rilascio o di rinnovo di un'autorizzazione di sicurezza e di un certificato di sicurezza e provare congiuntamente l'adempimento delle relative esigenze se il certificato di sicurezza si applica soltanto al traffico ferroviario sulla propria infrastruttura.

<sup>2</sup> La domanda di un utente di un binario di raccordo di rilascio, di rinnovo o di estensione di un certificato di sicurezza deve essere conforme ai requisiti previsti nell'allegato III del regolamento (UE) n. 1158/2010<sup>5</sup>, sempre che il percorso tra il binario di raccordo e il binario di stazione utilizzato presenti un dispositivo di protezione assoluta contro possibili percorsi treno.

*Art. 5e* Procedura dell'UFT

La procedura dell'UFT è retta:

- a. per i gestori dell'infrastruttura: dall'allegato I del regolamento (UE) n. 1169/2010<sup>6</sup>;
- b. per le imprese di trasporto ferroviario: dall'allegato I del regolamento (UE) n. 1158/2010<sup>7</sup>.

*Art. 5f* Tratte in prossimità della frontiera

Per le tratte in prossimità della frontiera e per le corse su siffatte tratte, l'UFT può riconoscere le autorizzazioni di sicurezza e i certificati di sicurezza esteri, senza che a tale scopo sia necessario un accordo internazionale sul riconoscimento reciproco di tali autorizzazioni e certificati.

<sup>5</sup> Vedi nota all'art. 5a cpv. 1, secondo periodo.

<sup>6</sup> Vedi nota all'art. 5a cpv. 1, primo periodo.

<sup>7</sup> Vedi nota all'art. 5a cpv. 1, secondo periodo.

*Art. 5g* Rapporto annuale delle imprese ferroviarie

Le imprese ferroviarie presentano annualmente all'UFT, entro il 31 maggio, un rapporto sull'anno civile precedente con le indicazioni di cui all'articolo 9 paragrafo 4 della direttiva 2004/49/CE<sup>8</sup> e all'articolo 9 capoverso 1 del regolamento (CE) n. 352/2009<sup>9</sup>.

*Art. 5h* Rapporto sulla sicurezza dell'UFT

<sup>1</sup> L'UFT pubblica annualmente un rapporto sulla sua attività in veste di autorità di vigilanza.

<sup>2</sup> Il rapporto contiene almeno le informazioni di cui all'articolo 18 della direttiva 2004/49/CE<sup>10</sup>.

*Art. 5i* Registro dei veicoli immatricolati

<sup>1</sup> I detentori devono iscrivere i dati del proprio veicolo identificati come obbligatori nel numero 1 dell'allegato della decisione 2011/107/UE<sup>11</sup> nel registro dei veicoli immatricolati secondo l'articolo 17a Lferr.

<sup>2</sup> I detentori possono iscrivere nel registro anche i rimanenti dati previsti dal numero 1 di tale allegato.

<sup>3</sup> I diritti di accesso sono retti dal numero 3.3 di tale allegato.

*Art. 5j* Manutenzione dei carri merci

<sup>1</sup> La persona responsabile della manutenzione dei carri merci secondo l'articolo 17b Lferr deve disporre a tale scopo di un certificato ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011<sup>12</sup>, se:

- a. i carri merci circolano su tratte interoperabili; o
- b. l'impresa di trasporto ferroviario non è direttamente responsabile della manutenzione dei carri merci.

<sup>8</sup> Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 apr. 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza («Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie»), GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; modificata l'ultima volta dalla direttiva 2009/149/CE del 28.9.2009, GU L 313 del 28.11.2009, pag. 65.

<sup>9</sup> Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione, del 24 apr. 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 108 del 29.4.2009, pag. 4.

<sup>10</sup> Vedi nota all'art. 5g.

<sup>11</sup> Decisione 2011/107/UE della Commissione, del 10 feb. 2011, che modifica la decisione 2007/756/CE che adotta una specifica comune per il registro di immatricolazione nazionale, GU L 43 del 17.2.2011, pag. 33.

<sup>12</sup> Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione, del 10 mag. 2011, relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007, GU L 122 dell'11.5.2011, pag. 22.

<sup>2</sup> Chi ha motivo di ritenere che la persona responsabile della manutenzione non adempia i relativi requisiti, è tenuto a informarne l'organismo di certificazione. L'organismo di certificazione comunica senza indugio all'UFT le misure adottate.

*Art. 5k*            Processo di monitoraggio

Alle imprese ferroviarie e alle persone responsabili della manutenzione si applicano gli obblighi sul processo di monitoraggio previsti negli articoli 3–5 e nell'allegato del regolamento (UE) n. 1078/2012<sup>13</sup>.

*Titolo prima dell'art. 6*

**Sezione 3: Pianificazione, costruzione ed esercizio**

*Art. 6 cpv. 3 e 5*

<sup>3</sup> L'UFT può procedere esso stesso all'esame della documentazione oppure disporre l'esame da parte di terzi indipendenti e dotati delle necessarie competenze (periti), nonché chiedere attestati o rapporti di perizia al richiedente.

<sup>5</sup> *Abrogato*

*Art. 6a*            Decisioni incidentali sui veicoli

Prima dell'inizio dei lavori e nella fase di costruzione del veicolo, il richiedente può chiedere all'UFT decisioni incidentali impugnabili a titolo indipendente:

- a. sui capitolati d'oneri e sugli schizzi del tipo;
- b. su altri elementi del veicolo dai quali dipende l'omologazione di tipo.

*Art. 7*            Omologazione di tipo

<sup>1</sup> Un'omologazione di tipo secondo l'articolo 18x Lferr può essere richiesta se contribuisce a semplificare la procedura di autorizzazione.

<sup>2</sup> Se nell'ambito di una procedura d'approvazione dei piani o di autorizzazione d'esercizio il richiedente dispone di omologazioni di tipo per l'oggetto della domanda o per parti dello stesso e dichiara la conformità con il tipo, l'UFT presume che tali parti soddisfino le prescrizioni vigenti al momento della concessione dell'omologazione di tipo.

<sup>3</sup> Nella domanda di approvazione dei piani o di autorizzazione d'esercizio il richiedente deve dimostrare che l'omologazione di tipo è applicabile all'esercizio previsto o alle condizioni d'impiego previste.

<sup>13</sup> Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione, del 16 nov. 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione, GU L 320 del 17.11.2012, pag. 8.

4 La dichiarazione di conformità per i veicoli destinati a essere impiegati su tratte interoperabili (art. 15a cpv. 1) è retta dall'articolo 26 capoversi 4 e 5 della direttiva 2008/57/CE<sup>14</sup>.

*Art. 8* Autorizzazione d'esercizio

<sup>1</sup> È richiesta un'autorizzazione d'esercizio secondo l'articolo 18w Lferr per la messa in esercizio:

- a. di un impianto ferroviario in seguito a modifiche rilevanti (art. 8c);
- b. di veicoli nuovi o modificati in modo rilevante.

<sup>2</sup> Negli altri casi l'UFT decide in occasione dell'approvazione dei piani se la messa in esercizio richiede un'autorizzazione d'esercizio.

<sup>3</sup> Se è richiesta un'autorizzazione d'esercizio, l'impresa ferroviaria presenta all'UFT un attestato di sicurezza conformemente all'articolo 8a.

<sup>4</sup> Dopo l'esame dell'attestato di sicurezza, l'UFT rilascia l'autorizzazione d'esercizio se sono adempiute le condizioni previste per l'approvazione dei piani o l'omologazione di tipo.

<sup>5</sup> Se non è richiesta un'autorizzazione d'esercizio, l'UFT può in qualsiasi momento controllare, mediante esame diretto dell'impianto o del veicolo, se sono adempiute le condizioni, chiedere una conferma dell'impresa ferroviaria od ordinare l'esame da parte di un perito.

<sup>6</sup> L'impresa ferroviaria deve mettere gratuitamente a disposizione degli organi di controllo il personale indispensabile per l'esame e il collaudo, il materiale e i piani e trasmettere le necessarie informazioni.

<sup>7</sup> L'UFT emana per gli impianti ferroviari direttive concernenti il tipo, le caratteristiche, il contenuto e il numero dei documenti da presentare.

*Art. 8a, rubrica, nonché cpv. 1 e 4*

Attestato di sicurezza

<sup>1</sup> L'attestato di sicurezza secondo l'articolo 18w capoverso 2 Lferr è compilato da specialisti, i quali vi appongono la loro firma.

<sup>4</sup> Nel caso di progetti di grande rilevanza per la sicurezza, di regola l'UFT ordina l'esame da parte di un perito. Rinuncia a questi esami in particolare se non contribuiscono a evitare gli errori che influiscono sulla sicurezza.

<sup>14</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giu. 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione), GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla direttiva 2013/9/UE, GU L 68 del 12.3.2013, pag. 55.

*Art. 8b* Rapporto sulla sicurezza dell'impresa ferroviaria

<sup>1</sup> L'impresa ferroviaria deve allestire un rapporto sulla sicurezza per tutti i progetti per i quali è necessaria un'approvazione dei piani o un'autorizzazione di esercizio nonché per tutte le altre modifiche rilevanti al sistema ferroviario.

<sup>2</sup> Il rapporto sulla sicurezza si fonda su un'analisi della sicurezza in cui sono appurati i rischi che potrebbero incombere sulla costruzione e sull'esercizio; questa analisi tiene conto di tutti gli aspetti rilevanti per la sicurezza del veicolo o dell'impianto ferroviario e delle sue adiacenze.

<sup>3</sup> Il rapporto sulla sicurezza illustra se si tratta di una modifica rilevante (art. 8c cpv. 1) e presenta le misure in grado di ovviare ai rischi, di garantire che il progetto rispetti le disposizioni di sicurezza e di ottenere l'attestato di sicurezza (art. 8a).

*Art. 8c* Modifiche rilevanti

<sup>1</sup> In caso di progetti innovativi o complessi con elevata rilevanza per la sicurezza (modifiche rilevanti) l'impresa ferroviaria deve applicare il procedimento di gestione dei rischi secondo l'allegato I del regolamento (CE) n. 352/2009<sup>15</sup>.

<sup>2</sup> L'applicazione corretta del procedimento di gestione dei rischi e i relativi risultati devono essere valutati da un organismo di valutazione del rischio in un rapporto di valutazione sulla sicurezza.

*Art. 8d* Verifica da parte dell'UFT

<sup>1</sup> Nell'ambito della domanda di autorizzazione l'impresa ferroviaria deve presentare all'UFT il suo rapporto sulla sicurezza ed eventualmente il rapporto di valutazione sulla sicurezza.

<sup>2</sup> L'UFT verifica i rapporti per campionatura e in funzione dei rischi.

*Art. 12 cpv. 2, primo periodo*

<sup>2</sup> Le imprese ferroviarie devono mettere a disposizione dell'UFT le prescrizioni d'esercizio tempestivamente, di regola tre mesi prima della prevista entrata in vigore, quale base per l'attività di vigilanza dell'UFT. ...

*Titolo prima dell'art. 15a***Capitolo 1a: Interoperabilità****Sezione 1: Disposizioni generali***Art. 15a* Campo d'applicazione  
(art. 23b cpv. 2 Lferr)

<sup>1</sup> Le disposizioni del presente capitolo si applicano alle nuove costruzioni, alle modifiche e ai rinnovi, nonché all'esercizio di:

<sup>15</sup> Vedi nota all'art. 5g.

- a. tratte a scartamento normale, sempre che non siano elencate nell'allegato 5 (tratte interoperabili);
- b. i veicoli utilizzati sulle tratte interoperabili, ad eccezione dei veicoli di servizio.

<sup>2</sup> Sulle tratte interoperabili al di fuori della rete principale interoperabile di cui all'allegato 6, il rispetto delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) deve essere dimostrato soltanto in quanto necessario per assicurare il passaggio di veicoli che sono conformi alle STI. L'UFT emana direttive sulla prova.

<sup>3</sup> Se necessario per assicurare l'interoperabilità, l'UFT decide fino a quando e quali tratte e veicoli devono essere adeguati a determinati requisiti delle STI.

*Art. 15b*            Requisiti essenziali,  
                          disposizioni tecniche di esecuzione

(art. 23f cpv. 1 Lferr)

<sup>1</sup> I requisiti essenziali applicabili al sistema ferroviario, ai sottosistemi e ai componenti di interoperabilità, comprese le interfacce, sono definiti nell'allegato III della direttiva 2008/57/CE<sup>16</sup>.

<sup>2</sup> Per disposizioni tecniche di esecuzione si intendono le STI elencate nell'allegato 7.

<sup>3</sup> Se non vi sono casi particolari o non sono state autorizzate deroghe alle STI, queste ultime hanno la preminenza sulle rimanenti disposizioni della presente ordinanza.

*Art. 15c*            Messa in esercizio di sottosistemi

(art. 23e cpv. 1 Lferr)

I nuovi sottosistemi dei settori infrastrutture, energia, controllo-comando dei treni, segnalamento e materiale rotabile (sottosistemi di natura strutturale secondo l'allegato II della direttiva 2008/57/CE<sup>17</sup>) possono essere messi in esercizio soltanto se l'UFT ha rilasciato un'autorizzazione d'esercizio per il veicolo o l'infrastruttura di cui fanno parte.

*Art. 15d*            Modifiche

(art. 23d Lferr)

Un'autorizzazione d'esercizio per la modifica di un sottosistema di natura strutturale è necessaria in particolare in caso di modifiche rilevanti e di ristrutturazioni nel settore della rete principale interoperabile secondo l'allegato 6.

*Art. 15e*            Deroghe alle STI

(art. 23f cpv. 3 Lferr)

<sup>1</sup> Le STI vanno osservate per le nuove costruzioni, le modifiche e i rinnovi, sempre che non vi siano motivi di deroga secondo l'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.

<sup>17</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.

<sup>18</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.



<sup>2</sup> Su domanda, l'UFT può autorizzare deroghe a determinate STI se vi è un motivo di deroga secondo l'articolo 9 paragrafo 1 della direttiva 2008/57/CE.

<sup>3</sup> La domanda deve contenere la documentazione di cui all'allegato IX della direttiva 2008/57/CE.

<sup>4</sup> Per i veicoli l'UFT può inoltre autorizzare deroghe alle STI se il rispetto di queste ultime non è necessario per l'impiego sulle tratte interoperabili e il richiedente fornisce la prova di cui all'articolo 5 capoverso 2.

*Art. 15f* Registro dell'infrastruttura  
(art. 23/ Lferr)

<sup>1</sup> L'UFT tiene un registro contenente le informazioni necessarie per l'uso dell'infrastruttura e conforme alle specifiche dell'allegato alla decisione di esecuzione 2011/633/UE<sup>19</sup> (registro dell'infrastruttura).

<sup>2</sup> I gestori dell'infrastruttura devono inserire nel registro le indicazioni necessarie per l'accesso alla rete.

<sup>3</sup> L'UFT emana direttive sulla tenuta del registro. Può delegare a terzi le attività connesse alla tenuta del registro.

*Art. 15g* Registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati  
(art. 23/ Lferr)

<sup>1</sup> L'UFT comunica al registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati i dati menzionati nell'allegato II della decisione di esecuzione 2011/665/UE<sup>20</sup>, entro le scadenze indicate nell'allegato I di tale decisione.

<sup>2</sup> Il registro è accessibile alle autorità nazionali di sicurezza e all'Agenzia ferroviaria europea. È reso accessibile al pubblico se l'Agenzia ha convalidato i dati.

## Sezione 2: Autorizzazione d'esercizio

*Art. 15h* Prove necessarie  
(art. 23c cpv. 4 Lferr)

L'impresa ferroviaria deve allegare alla domanda di autorizzazione d'esercizio i documenti seguenti:

- a. l'attestato di sicurezza;
- b. i documenti sul rispetto dei requisiti essenziali, delle STI e delle altre prescrizioni determinanti.

<sup>19</sup> Decisione di esecuzione 2011/633/UE della Commissione, del 15 set. 2011, concernente le specifiche comuni del registro delle infrastrutture ferroviarie, GU L 256 dell'1.10.2011, pag. 1.

<sup>20</sup> Decisione di esecuzione 2011/655/UE della Commissione, del 4 ott. 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati, GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32.

*Art. 15i* Attestato di sicurezza

(art. 23c cpv. 2 Lferr)

<sup>1</sup> Per comprovare la sicurezza del progetto e la sua conformità alle prescrizioni, l'impresa ferroviaria deve presentare i documenti seguenti:

- a. gli attestati di conformità;
- b. i rapporti di perizia;
- c. la prova della realizzazione conforme alle prescrizioni.

<sup>2</sup> L'UFT può esigere documenti supplementari per la prova del rispetto delle prescrizioni.

*Art. 15j* Valutazione della conformità

(art. 23j Lferr)

<sup>1</sup> La valutazione della conformità di componenti di interoperabilità è retta dall'articolo 13 della direttiva 2008/57/CE<sup>21</sup>, dalle STI nonché dall'articolo 5 e dall'allegato I della decisione 2010/713/UE<sup>22</sup>.

<sup>2</sup> La valutazione della conformità di sottosistemi è retta dall'articolo 18 e dall'allegato VI della direttiva 2008/57/CE, dalle STI nonché dall'articolo 6 e dall'allegato I della decisione 2010/713/UE.

*Art. 15k* Attestati di conformità alle STI

(art. 23j cpv. 1 Lferr)

<sup>1</sup> Un attestato di conformità alle STI rilasciato da un organismo notificato (art. 15r) è necessario per:

- a. ogni componente di interoperabilità;
- b. ogni sottosistema di natura strutturale.

<sup>2</sup> L'attestato di conformità attesta che il componente di interoperabilità o il sottosistema, nonché le relative interfacce, sono conformi ai requisiti essenziali, sempre che questi siano concretizzati dalle STI.

<sup>3</sup> Sulle tratte a scartamento normale al di fuori della rete principale interoperabile secondo l'allegato 6, la conformità alle disposizioni applicabili delle STI può essere comprovata, invece che da organismi notificati, anche da organismi designati (art. 15v cpv. 2) o da periti.

<sup>4</sup> Non è richiesto un attestato di conformità alle STI rilasciato da organismi notificati se le parti sono sostituite da parti dello stesso tipo, sempre che il sottosistema sia stato messo in esercizio prima dell'entrata in vigore delle STI determinanti.

<sup>21</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.

<sup>22</sup> Decisione 2010/712/UE della Commissione, del 9 nov. 2010, concernente i moduli per le procedure di valutazione della conformità, dell'idoneità all'impiego e della verifica CE da utilizzare per le specifiche tecniche di interoperabilità adottate nell'ambito della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, GU L 319 del 4.12.2010, pag. 1.

*Art. 15l* Attestati di conformità alle prescrizioni nazionali  
notificate

<sup>1</sup> Un attestato di conformità rilasciato da un organismo designato è necessario per ogni sottosistema di natura strutturale situato o utilizzato sulle tratte della rete principale interoperabile di cui all'allegato 6.

<sup>2</sup> L'attestato di conformità attesta che il sottosistema e le sue interfacce sono conformi ai requisiti essenziali, sempre che questi siano concretizzati da prescrizioni nazionali notificate.

*Art. 15m* Rapporti di perizia

<sup>1</sup> Se i requisiti elencati di seguito sono specificati da prescrizioni diverse dalle STI o dalle prescrizioni nazionali notificate e se si tratta di un progetto con elevata rilevanza per la sicurezza, i rapporti di perizia sono necessari per provare:

- a. la sicurezza e la conformità alle prescrizioni dei sottosistemi e delle loro interfacce;
- b. la compatibilità tecnica del sottosistema;
- c. l'integrazione sicura del sottosistema nel sistema globale.

<sup>2</sup> L'UFT può esigere rapporti di perizia supplementari se lo ritiene necessario per provare la sicurezza.

*Art. 15n* Prova della conformità alle prescrizioni e alle decisioni

<sup>1</sup> Il richiedente deve provare all'UFT che l'oggetto dell'autorizzazione:

- a. è stato realizzato conformemente alle prescrizioni e alla decisione dell'UFT; e
- b. può essere esercitato in modo sicuro.

<sup>2</sup> Il richiedente deve provare che gli elementi seguenti sono stati realizzati conformemente alle prescrizioni, fornendo all'UFT:

- a. per i sottosistemi di natura strutturale secondo l'allegato II numero 1 lettera a della direttiva 2008/57/CE<sup>23</sup>: le dichiarazioni «CE» di verifica secondo l'allegato V della direttiva 2008/57/CE;
- b. per i componenti di interoperabilità: le dichiarazioni «CE» di conformità secondo l'allegato IV della direttiva 2008/57/CE.

*Art. 15o* Riconoscimento di autorizzazioni estere

<sup>1</sup> I veicoli immatricolati da un'autorità estera per l'esercizio su tratte interoperabili non necessitano di un'autorizzazione d'esercizio se sono specificati in modo completo dalle STI.

<sup>23</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.

<sup>2</sup> Per i veicoli ai quali si applicano prescrizioni nazionali complete, il rispetto delle STI e dei requisiti nazionali conformi non è verificato se può essere desunto dall'autorizzazione d'esercizio estera.

*Art. 15p*          Esami da parte dell'UFT

<sup>1</sup> L'UFT verifica che il richiedente abbia presentato tutti i documenti necessari per l'attestato di sicurezza. Verifica in particolare che:

- a. sia provato il rispetto dei requisiti essenziali, comprese tutte le STI e le prescrizioni nazionali complete, per quanto concerne l'oggetto dell'autorizzazione e le sue interfacce;
- b. siano provate in modo completo la conformità alle prescrizioni e la sicurezza del sistema globale.

<sup>2</sup> Se la conformità alle prescrizioni o la sicurezza del sistema globale non è provata in modo completo dall'attestato di sicurezza per l'oggetto dell'autorizzazione, l'UFT chiede che tale attestato sia completato. Può in particolare chiedere rapporti di perizia supplementari.

<sup>3</sup> L'UFT verifica l'attestato di sicurezza per campionatura e in funzione dei rischi. Verifica in particolare:

- a. i rapporti di perizia;
- b. la compatibilità tecnica e l'integrazione sicura dell'oggetto dell'autorizzazione nel sistema globale.

*Art. 15q*          Decisione dell'UFT

<sup>1</sup> Dopo la ricezione della documentazione completa, l'UFT decide:

- a. entro due mesi, per quanto concerne la domanda di autorizzazione d'esercizio per un veicolo;
- b. entro quattro mesi, per quanto concerne altre domande.

<sup>2</sup> Il richiedente può fare opposizione presso l'UFT, entro un mese, contro le decisioni su domande di autorizzazione d'esercizio per un veicolo. L'UFT decide sull'opposizione entro due mesi.

<sup>3</sup> Se l'UFT non decide su una domanda di autorizzazione d'esercizio per un veicolo, dichiarata completa dal richiedente, entro cinque mesi dalla sua ricezione, il richiedente è autorizzato a mettere in esercizio il veicolo in questione.

## Capitolo 1b.: Organismi di controllo indipendenti

### Sezione 1: Organismi notificati

#### *Art. 15r*      Requisiti

Per i relativi settori di specializzazione gli organismi notificati devono:

- a. essere titolari di un accreditamento ai sensi dell'ordinanza del 17 giugno 1996<sup>24</sup> sull'accreditamento e sulla designazione e di un'assicurazione di responsabilità civile; o
- b. essere riconosciuti dalla Svizzera nell'ambito di un accordo internazionale ed essere titolari di un'assicurazione di responsabilità civile valida anche in Svizzera.

#### *Art. 15s*      Diritti e doveri

<sup>1</sup> Gli organismi notificati sono soggetti ai diritti e doveri stabiliti nell'allegato VI della direttiva 2008/57/CE<sup>25</sup>, nelle STI e nella decisione 2010/713/UE<sup>26</sup>.

<sup>2</sup> In particolare, nei casi previsti gli organismi notificati informano senza indugio l'UFT in merito alla limitazione, alla sospensione, alla revoca e al rifiuto del rilascio di attestati di conformità, nonché in merito alla messa in circolazione di componenti di interoperabilità o di sottosistemi non conformi.

### Sezione 2: Organismi di valutazione del rischio, organismi designati e periti

#### *Art. 15t*      Requisiti specialistici

<sup>1</sup> Gli organismi di valutazione del rischio, gli organismi designati e i periti devono disporre, nei rispettivi settori d'esame, delle conoscenze specifiche e dell'esperienza adeguate alla complessità del progetto da esaminare e alla sua rilevanza per la sicurezza.

<sup>2</sup> Devono comprovare di avere una formazione adeguata e di aver realizzato o esaminato oggetti paragonabili all'oggetto dell'esame.

<sup>3</sup> Agli organismi di valutazione del rischio si applicano inoltre le esigenze di cui all'allegato II numeri 3 e 4 del regolamento (CE) n. 352/2009<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> RS 946.512

<sup>25</sup> Vedi nota all'art. 7 cpv. 4.

<sup>26</sup> Vedi nota all'art. 15j cpv. 1.

<sup>27</sup> Vedi nota all'art. 5g.

*Art. 15u*      Indipendenza

<sup>1</sup> Le persone incaricate di un compito per un organismo o una persona di cui all'articolo 15t non possono essersi occupate in precedenza, in altra funzione, dell'oggetto dell'autorizzazione.

<sup>2</sup> Esse sono indipendenti nelle loro decisioni. In particolare non possono sottostare a istruzioni a tal proposito e la loro retribuzione non può dipendere dal risultato della valutazione.

<sup>3</sup> Agli organismi di valutazione del rischio si applicano inoltre i criteri di cui all'allegato II numeri 1, 2 e 5 del regolamento (CE) n. 352/2009<sup>28</sup>.

*Art. 15v*      Riconoscimento

<sup>1</sup> Gli organismi di valutazione del rischio che intendono effettuare valutazioni della sicurezza secondo l'articolo 8c capoverso 2 possono chiedere di essere riconosciuti dall'UFT.

<sup>2</sup> Gli organismi designati che rilasciano attestati di conformità secondo l'articolo 15f capoverso 2 devono essere riconosciuti dall'UFT.

<sup>3</sup> L'UFT accerta con il riconoscimento che l'organismo di valutazione del rischio o l'organismo designato adempie i requisiti specialistici per determinati settori.

<sup>4</sup> Il riconoscimento è valido per al massimo dieci anni. Può essere rinnovato se le condizioni per la sua concessione sono adempiute.

<sup>5</sup> L'UFT revoca il riconoscimento se le condizioni previste per la sua concessione non sono più adempiute.

<sup>6</sup> L'UFT pubblica un elenco degli organismi e dei loro settori di esame.

*Art. 15w*      Persone giuridiche

Le persone giuridiche possono esercitare l'attività in qualità di organismi di valutazione del rischio, organismi designati o periti se hanno alle loro dipendenze persone che soddisfano i requisiti specialistici e l'esigenza di indipendenza.

*Art. 15x*      Reclutamento, requisiti e metodo di lavoro

L'UFT emana direttive sul reclutamento, sui requisiti e sul metodo di lavoro degli organismi e dei periti di cui all'articolo 15t.

*Art. 15y*      Responsabilità e assicurazione

<sup>1</sup> Gli organismi e i periti di cui all'articolo 15t devono essere titolari di un'assicurazione di responsabilità civile.

<sup>2</sup> Devono concordare con il mandatario la portata della responsabilità e dell'assicurazione di responsabilità civile necessaria.

<sup>28</sup> Vedi nota all'art. 5g.

<sup>3</sup> Non possono limitare in modo sproporzionato la responsabilità per i loro rapporti o attestati.

*Art. 15z*          Esami

L'UFT esamina in modo specifico per ogni singolo progetto:

- a. se gli organismi secondo l'articolo 15t non riconosciuti soddisfano i requisiti specialistici;
- b. se il riconoscimento degli organismi riconosciuti secondo l'articolo 15t comprende il mandato di esame in questione;
- c. se è garantita l'indipendenza;
- d. i rapporti di valutazione della sicurezza, gli attestati di conformità di organismi riconosciuti e i rapporti di perizia, per campionatura e in funzione dei rischi.

*Art. 83*          Disposizione transitoria

I veicoli che sono stati messi in esercizio in Svizzera prima del 1° gennaio 1999 sono considerati immatricolati e sono iscritti nel registro di cui all'articolo 5i.

*Art. 83a*          Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013:  
autorizzazione di sicurezza

<sup>1</sup> Necessitano di un'autorizzazione di sicurezza secondo l'articolo 5a i gestori dell'infrastruttura che:

- a. esercitano tratte a scartamento normale: la prima volta dal 1° luglio 2015;
- b. esercitano tratte non a scartamento normale: la prima volta dal 1° luglio 2016.

<sup>2</sup> La domanda deve essere presentata 12 mesi prima dell'esercizio pianificato.

*Art. 83b*          Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013:  
certificato di sicurezza

<sup>1</sup> Le imprese di trasporto ferroviario che dispongono di un certificato di sicurezza necessitano di un certificato di sicurezza secondo l'articolo 5b dal 1° gennaio 2014.

<sup>2</sup> Le imprese di trasporto ferroviario che circolano esclusivamente su proprie tratte necessitano di un certificato di sicurezza secondo l'articolo 5b per:

- a. tratte a scartamento normale: la prima volta dal 1° gennaio 2015;
- b. tratte non a scartamento normale: la prima volta dal 1° gennaio 2016.

<sup>3</sup> La domanda deve essere presentata 12 mesi prima dell'esercizio pianificato.

*Art. 83c* Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013:  
rapporto

Il rapporto annuale dell'impresa di trasporto ferroviario secondo l'articolo 5g deve essere presentato la prima volta per il primo anno civile completo successivo alla concessione dell'autorizzazione di sicurezza o del certificato di sicurezza.

*Art. 83d* Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013:  
manutenzione dei carri merci

<sup>1</sup> Ai carri merci impiegati esclusivamente in Svizzera l'obbligo di certificazione secondo l'articolo 5j capoverso 1 si applica dal 1° luglio 2014.

<sup>2</sup> Il riconoscimento di persone non certificate responsabili della manutenzione dei carri merci è retto dall'articolo 12 del regolamento (UE) n. 445/2011<sup>29</sup>.

*Art. 83e* Disposizioni transitorie della modifica del 29 maggio 2013:  
interoperabilità

<sup>1</sup> Su richiesta, le domande concernenti progetti che il 1° luglio 2013 si trovano in uno stadio di sviluppo avanzato, presentate entro il 31 dicembre 2014, sono esaminate secondo le disposizioni in vigore fino al 30 giugno 2013, sempre che non vi si oppongano aspetti concernenti la sicurezza o l'interoperabilità.

<sup>2</sup> I veicoli a scartamento normale possono essere immatricolati fino al 31 dicembre 2017 secondo le prescrizioni valide per l'impiego su tratte non interoperabili.

<sup>3</sup> L'UFT costituisce il registro dell'infrastruttura secondo l'articolo 15f entro il 30 giugno 2015. I gestori dell'infrastruttura devono iscrivere i dati necessari entro il 15 marzo 2016.

<sup>4</sup> L'UFT può riconoscere gli attestati di conformità di cui all'articolo 15k rilasciati da organismi di valutazione della conformità esteri già prima dell'entrata in vigore dei relativi accordi internazionali.

<sup>5</sup> Fino al 31 dicembre 2015, gli attestati di conformità alle prescrizioni notificate di cui all'articolo 15l possono essere forniti da organismi di valutazione indipendenti riconosciuti o non riconosciuti.

<sup>6</sup> Fino al 31 dicembre 2015, in casi motivati e su richiesta, l'UFT può rinunciare a un rapporto di perizia secondo l'articolo 15m ed esaminare direttamente l'attestato del costruttore, per campionatura e in funzione dei rischi, sempre che esso adempia i requisiti specialistici e non faccia concorrenza a un perito riconosciuto.

<sup>7</sup> Per la prima volta entro il 31 dicembre 2015, l'UFT notifica alla Commissione europea i requisiti nazionali che si auspica siano considerati alla stregua di casi speciali nelle STI o che necessitano di disposizioni nazionali derogatorie.

<sup>29</sup> Vedi nota all'art. 5j cpv. 1.



II

<sup>1</sup> L'allegato 4 è modificato secondo la versione qui annessa.

<sup>2</sup> Alla presente ordinanza sono aggiunti i nuovi allegati 5–7 conformemente alle versioni qui annesse.

III

La presente modifica entra in vigore il 1° luglio 2013.

29 maggio 2013

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Ueli Maurer

La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

*Allegato 4*  
(art. 42 cpv. 1)

*Let. e n. 1*

Gli impianti elettrici sono impianti e parti d'impianto fissi o mobili appartenenti a impianti e veicoli ferroviari o a impianti filoviari e filobus. Essi comprendono:

- e. impianti elettrici specifici della ferrovia, ossia impianti elettrici e parti d'impianto che sono situati al di fuori dei veicoli e che, a causa di condizioni tecniche o d'esercizio particolari, devono essere costruiti o esercitati in base ai requisiti posti agli impianti ferroviari per consentire un esercizio ferroviario conforme alle prescrizioni da cui trarre la massima utilità, segnatamente:
  - 1. impianti che conducono esclusivamente o prevalentemente corrente di trazione (compresi i riscaldamenti degli scambi, anche se sono alimentati dalla rete nazionale generale),

*Allegato 5*  
(art. 15a cpv. 1)

**Tratte a scartamento normale non interoperabili:**

Renens VD–Lausanne Flon  
Fleurier–St-Sulpice  
Worblaufen–Deisswil  
Worblaufen–Zollikofen  
Luzern–Horw  
Emmenbrücke–Hübeli (Abzw)–Hochdorf  
Hochdorf–Beinwil am See  
Beinwil am See–Lenzburg  
Wohlen–Bremgarten West  
Zürich–Selnau–Zürich–Giesshübel (Abzw)–Uetliberg  
Etzwilen–Ramsen–Grenze (-Singen)  
Chur–Domat/Ems  
Rorschach–Heiden  
Arth-Goldau–Rigi–Vitznau  
Niederbipp–Oberbipp  
Wohlen–Villmergen

*Allegato 6*  
(art. 15a cpv. 2)

## **Rete principale interoperabile:**

Lausanne–Vevey

Vevey–Les Paluds (bif)–St-Maurice

St-Maurice–Martigny

Martigny–Sierre–St. German (Abzw)

St. German (Abzw)–Visp–Brig

Brig–Grenze–Iselle (–Domodossola)

Genève–Aéroport–Châtelaine (bif)

Châtelaine (bif)–St-Jean (bif)

St-Jean (bif)–Genève

Genève–Morges–Lonay–Préveranges

Lonay–Préveranges–Denges–Echandens

Denges–Echandens–Renens VD

Renens VD–Lausanne

Châtelaine (bif)–La Plaine–Front. (–Bellegarde)

St-Jean (bif)–Genève La Praille

Genève La Praille–Stade–La Praille (cul-du-sac)

Chatelaine (bif)–Genève La Praille

Lonay–Préveranges–Lausanne-Triage

Lausanne-Triage–Renens VD

Lausanne-Triage–Bussigny

Daillens (bif)–Le Day

Le Day–Vallorbe

Vallorbe–Front. (–Frasne)

Denges–Echandens–Lécheires (bif)

Lécheires (bif)–Bussigny

Renens VD–Lausanne Sébeillon–Lausanne

Renens VD–Bussigny

Bussigny–Cossonay–Daillens (bif)

Daillens (bif)–Chavornay

Chavornay–Yverdon

Yverdon–Auvernier  
Auvernier–Neuchâtel–Vauseyon  
Neuchâtel–Vauseyon–Neuchâtel  
Neuchâtel–Cornaux–Biel/Bienne  
Bern - Bern Holligen (Abzw)  
Bern Holligen (Abzw)–Kerzers  
Kerzers–Ins  
Ins–Neuchâtel  
Auvernier–Travers  
Travers–Les Verrières–Front. (–Pontarlier)  
Basel SBB–Ruchfeld (Abzw)  
Lausanne–Puidoux–Chexbres  
Puidoux–Chexbres–Palézieux  
Palézieux–Romont  
Romont–Fribourg/Freiburg  
Fribourg/Freiburg–Flamatt  
Flamatt–Bern Weyermannshaus–Bern  
Biel/Bienne–Biel/Bienne RB  
Biel/Bienne RB–Biel Mett (Abzw)  
Bern–Bern Wylerfeld–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen  
Ostermundigen–Gümligen  
Gümligen–Thun  
Löchligut (Abzw)–Wankdorf (Abzw)–Ostermundigen  
Spiez–Wengi-Ey (Abzw)  
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen  
Frutigen–Lötschberg-Tunnel–Brig  
Wengi-Ey (Abzw)–Frutigen Nordportal (Abzw)  
Frutigen Nordportal (Abzw)–Lötschberg-Basistunnel–St. German (Abzw)  
Frutigen–Frutigen Nordportal (Abzw)  
Thun–Spiez  
Biel/Bienne–Biel Mett (Abzw)  
Biel Mett (Abzw)–Lengnau  
Lengnau–Solothurn West  
Solothurn West–Solothurn

Solothurn–Niederbipp  
Niederbipp–Oensingen  
Oensingen–Olten  
Solothurn–Ausbaustrecke–Wanzwil (Abzw)  
Bern–Bern Wylerfeld–Löchligut (Abzw)  
Löchligut (Abzw)–Zollikofen  
Zollikofen–Mattstetten (Abzw)  
Mattstetten (Abzw)–Burgdorf  
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal  
Langenthal–Rothrist  
Rothrist–Aarburg–Oftringen–Olten  
Löchligut (Abzw)–Grauholz-Tunnel–Äspli (Abzw)  
Äspli (Abzw)–Neubaustrecke–Wanzwil (Abzw)  
Wanzwil (Abzw)–Rothrist  
Rothrist–Born-Tunnel–Olten  
Äspli (Abzw)–Mattstetten (Abzw)  
Rothrist–Kriegsschleife–Zofingen  
Basel SBB–MuttENZ  
MuttENZ–Pratteln  
Pratteln–Liestal  
Liestal–Sissach  
Sissach–Hauenstein-Basistunnel–Olten Nord (Abzw)  
Olten Nord (Abzw)–Olten  
MuttENZ–Adler-Tunnel–Liestal  
Basel SBB RB–Birsfelden Hafen  
Basel SBB RB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Basel Bad Bf RB W 568  
Basel Bad Bf RB W 568–Infrastrukturgrenze HBS–Basel Kleinhüningen Hafen  
Basel Bad Bf RB W 568–Basel Bad Rbf Staatsgrenze  
MuttENZ–Gellert (Abzw)  
Pratteln–Basel SBB RB  
Basel SBB RB–Ruchfeld (Abzw)  
Basel SBB RB–Basel SBB GB  
Basel SBB GB–Basel SBB

Ruchfeld (Abzw)–Basel GB  
Olten–Aarburg–Oftringen–Zofingen  
Zofingen–Sursee  
Sursee–Hübeli (Abzw)–Emmenbrücke  
Emmenbrücke–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern  
Olten Nord (Abzw)–Verbindungsline–Olten Ost (Abzw)–Dulliken  
Basel SBB–Basel St. Johann  
Basel St. Johann–Basel St. Johann Hafen  
Basel St. Johann–Grenze (–St-Louis)  
Basel SBB–Gellert (Abzw)–Infrastrukturgrenze SBB–Basel Bad Bf  
Weil am Rhein Staatsgrenze–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Grenzach Staatsgrenze  
Basel Bad Bf–Riehen Staatsgrenze  
Olten–Olten Ost (Abzw)–Dulliken  
Dulliken–Aarau  
Aarau–Rupperswil  
Rupperswil–Brugg AG  
Immensee–Arth-Goldau  
Arth-Goldau–Rynächt  
Rynächt–Gotthardbasistunnel–Pollegio Nord  
Pollegio Nord–Giubiasco  
Giubiasco–Galleria Mte Ceneri–Taverne-Torricella  
Taverne-Torricella–Lugano  
Lugano–Mendrisio–Balerna  
Balerna–Chiasso  
Giubiasco–Cadenazzo  
Cadenazzo–Ranzo-S. A.–Confine (–Pino-T.–Luino)  
Taverne-Torricella–Lugano Vedeggio  
Balerna–Chiasso Sm  
Rupperswil–Lenzburg  
Lenzburg–Gexi (Abzw)  
Gexi (Abzw)–Othmarsingen  
Othmarsingen–Gruemet (Abzw)  
Gruemet (Abzw)–Heitersberg-Tunnel–Killwangen-Spreitenbach

Gexi (Abzw)–Henschiken  
Henschiken–Wohlen  
Wohlen–Rotkreuz  
Rotkreuz–Immensee  
Henschiken–Othmarsingen  
Othmarsingen–Lupfig  
Lupfig–Brugg Süd (Abzw)  
Brugg Süd (Abzw) –Brugg AG  
Brugg Nord (Abzw)–Verbindungslinie–Brugg Süd (Abzw)  
Thalwil–Zimmerberg-Tunnel–Sihlbrugg  
Sihlbrugg–Albis-Tunnel–Zug  
Rotkreuz–Fluhmühle (Abzw)–Gütsch (Abzw)–Luzern  
Arth-Goldau–Zug  
Pratteln–Stein-Säckingen  
Stein-Säckingen–Bözberg-Tunnel–Brugg Nord (Abzw)  
Brugg Nord (Abzw) –Brugg AG  
Zürich Altstetten–Zürich Herdern–Zürich Vorbahnhof Nord–Zürich HB  
Würenlos–Killwangen-Spreitenbach  
Killwangen-Spreitenbach–Rangierbahnhof Limmattal  
Rangierbahnhof Limmattal–Dietikon  
Dietikon–Zürich Mülligen–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Hard (Abzw)–Zürich Oerlikon  
Killwangen-Spreitenbach–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Zürich HB  
Zürich Altstetten–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 21–24)  
Zürich Altstetten–Zürich GB  
Zürich GB–Zürich Aussersihl (Abzw)  
Wallisellen–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Zürich Wipkingen–Zürich HB  
Winterthur–Effretikon  
Effretikon–Hürlistein (Abzw) –Bassersdorf  
Bassersdorf–Zürich Flughafen–Opfikon (Abzw)  
Opfikon (Abzw)–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB



Effretikon–Hürlistein (Abzw)–Dietlikon  
Dietlikon–Wallisellen  
Opfikon (Abzw)–Kloten–Bassersdorf  
Schaffhausen–Neuhausen  
Neuhausen–Eglisau  
Eglisau–Bülach  
Bülach–Oberglatt  
Oberglatt–Glattbrugg  
Glattbrugg–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (Abzw)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (Gl. 21–24)  
Glattbrugg–Opfikon Süd (Abzw)–Zürich Seebach  
Schaffhausen–Infrastrukturgrenze Gemeinschaftsbahnhof–Thayngen Staatsgrenze  
St. Margrethen–Grenze (–Lustenau)  
Winterthur–Winterthur Grütze–Wil  
Wil–Gossau SG  
Gossau SG–St. Gallen  
St. Gallen–St. Gallen St. Fiden  
St. Gallen St. Fiden–Rorschach  
Rorschach–St. Margrethen  
Zürich HB–Zürich Aussersihl (Abzw)  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zürich Wiedikon  
Zürich Wiedikon–Thalwil  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zimmerberg-Basistunnel–Thalwil

*Allegato 7*  
(art. 15b cpv. 2)

## **Specifiche tecniche di interoperabilità**

Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile — carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione, GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1

Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE, GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1.

Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 gennaio 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1.

Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11; modificato l'ultima volta dal regolamento (UE) n. 665/2012, GU L 194 del 21.7.2012, pag. 1.

Decisione 2011/291/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità per il sottostima «Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 139 del 26.5.2011, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2011/275/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Infrastruttura» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 126 del 14.5.2011, pag. 53; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2011/274/UE della Commissione, del 26 aprile 2011, relativa a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 126 del 14.5.2011, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2011/229/UE della Commissione, del 4 aprile 2011, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema «Materiale rotabile – Rumore» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 99 del 13.4.2011, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2008/232/CE della Commissione, del 21 febbraio 2008, relativa una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile» del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, GU L 84 del 26.3.2008, pag. 132; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2008/164/CE della Commissione, del 21 dicembre 2007, relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «*persone a mobilità ridotta*» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, GU L 64 del 7.3.2008, pag. 72; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Decisione 2008/163/CE della Commissione, del 20 dicembre 2007, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «*sicurezza nelle gallerie ferroviarie*» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, GU L 64 del 7.3.2008, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

Regolamento (CE) n. 62/2006 della Commissione, del 23 dicembre 2005, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «*Applicazioni telematiche per il trasporto merci*» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 13 del 18.1.2006, pag. 1; modificato l'ultima volta dal regolamento (UE) n. 328/2012, GU L 106 del 18.4.2012, pag. 14.

Decisione 2006/861/CE della Commissione, del 28 luglio 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «*Materiale rotabile – Carri merci*» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 344 dell'8.12.2006, pag. 1; modificata l'ultima volta dalla decisione 2012/464/UE, GU L 217 del 14.8.2012, pag. 20.

