

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

**Modifica del 4 novembre 2009**

---

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

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

*Art. 5*                    Deroghe alle prescrizioni

<sup>1</sup> L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) può ordinare, in casi eccezionali, deroghe alle prescrizioni o alle disposizioni d'esecuzione della presente ordinanza, allo scopo di prevenire pericoli per le persone, per le cose o per importanti beni giuridici.

<sup>2</sup> L'UFT può accordare deroghe in casi singoli se il richiedente prova che:

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

*Art. 6 cpv. 3 e 4*

<sup>3</sup> L'UFT valuta la documentazione nell'ottica dei rischi che la realizzazione comporta. Può procedere esso stesso all'esame della documentazione oppure disporre l'esame da parte di periti o chiedere attestati e rapporti di perizia al richiedente.

<sup>4</sup> L'UFT può, nell'ambito della procedura d'approvazione dei piani, decidere per quali costruzioni, impianti o parti degli stessi devono essere presentati ulteriori attestati di sicurezza conformemente all'articolo 8a.

*Art. 6a*                    Veicoli

I capitolati d'onere e gli schizzi del tipo sono presentati all'UFT prima dell'inizio dei lavori di costruzione dei veicoli. L'UFT accerta che le prescrizioni e le disposizioni d'esecuzione della presente ordinanza siano rispettate.

*Art. 23 cpv. 2*

*Abrogato*

<sup>1</sup>    RS 742.141.1

*Titolo prima dell'art. 25***Sezione 3: Piattaforma, opere d'arte e dispositivi di protezione***Art. 27* Costruzioni situate vicino, sopra e sotto la ferrovia

<sup>1</sup> Le costruzioni situate vicino, sopra e sotto la ferrovia devono essere costruite o protette in modo da offrire ai viaggiatori e agli utenti delle costruzioni una protezione adeguata contro i pericoli derivanti da veicoli ferroviari che deragliano o che escono dalla linea ferroviaria.

<sup>2</sup> Se per una costruzione esistente il rischio di collisione aumenta in modo significativo a causa di modifiche dell'infrastruttura o dell'esercizio ferroviari, l'impresa ferroviaria deve garantire una protezione adeguata.

<sup>3</sup> Se per una costruzione esistente il rischio di collisione aumenta in modo significativo a causa di modifiche della costruzione stessa o del suo utilizzo, il proprietario della costruzione deve garantire una protezione adeguata.

<sup>4</sup> Dove esiste il pericolo che un veicolo stradale o il suo carico possano finire sulla linea ferroviaria, il proprietario della strada o degli impianti ferroviari che causa il pericolo deve prevedere dispositivi di protezione adeguati.

<sup>5</sup> Gli impianti di trasporto in condotta situati vicino, sopra e sotto la ferrovia devono essere costruiti in modo che gli effetti statici, dinamici, elettrici o elettrochimici non pregiudichino la sicurezza della ferrovia.

*Art. 28* Gallerie e gallerie di protezione

Nelle gallerie e gallerie di protezione si devono installare a distanze regolari delle nicchie di protezione per il personale, le quali vanno contrassegnate in modo ben visibile. Si può rinunciare alle nicchie qualora la sicurezza del personale sia garantita da altre misure.

*Art. 32 cpv. 2**Abrogato**Art. 34 cpv. 4*

<sup>4</sup> I marciapiedi devono essere costruiti ed equipaggiati in modo da poter essere utilizzati in sicurezza dal pubblico.

*Art. 37c cpv. 3 lett. b, bbis e c nonché 4 e 4bis*

<sup>3</sup> Sono ammesse le seguenti eccezioni al capoverso 1:

- b. ai passaggi a livello con traffico stradale esiguo possono essere installati segnali a luci intermittenti o barriere con apertura a richiesta;

- b<sup>bis</sup>. se il traffico stradale è molto esiguo e la visibilità è sufficiente, ai passaggi a livello situati su tratte a binario unico possono essere installati segnali luminosi senza barriere che assicurino l'arresto del traffico stradale in caso di guasto;
- c. se la visibilità è sufficiente o, in caso di visibilità insufficiente temporanea, i veicoli su rotaia azionano gli opportuni segnali di pericolo, le croci di Sant'Andrea possono essere utilizzate quale unico segnale ai passaggi a livello a condizione che:
1. la strada sia aperta solo al traffico pedonale e questo sia esiguo,
  2. il traffico stradale sia esiguo e il traffico ferroviario lento, oppure
  3. la strada sia utilizzata solo per scopi agricoli (strada rurale), non dia accesso a immobili abitati e, in base alla segnaletica, sia aperta unicamente a un numero ristretto di persone; il gestore dell'infrastruttura deve istruire tali persone.

<sup>4</sup> Al posto di segnali a luci intermittenti possono essere installati segnali luminosi se il passaggio a livello:

- a. è munito di un impianto senza barriere ed è situato a un incrocio munito di segnali luminosi; oppure
- b. è munito di barriere o di barriere con apertura a richiesta su entrambi i lati della linea ferroviaria.

<sup>4bis</sup> Ai passaggi a livello con mezze barriere i segnali a luci intermittenti possono essere completati con segnali luminosi se il passaggio a livello è situato a un incrocio munito di segnali luminosi.

#### *Art. 37d* Impianti dei passaggi a livello

Agli impianti di controllo e di sorveglianza dei passaggi a livello si applicano gli articoli 38 e 39. Fanno eccezione gli impianti di segnali luminosi complementari di cui all'articolo 37c capoverso 5.

#### *Art. 37e*

*Abrogato*

#### *Titolo prima dell'art. 38*

### **Sezione 7: Impianti di sicurezza e applicazioni telematiche**

#### *Art. 38* Principi

<sup>1</sup> Gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche devono essere pianificati, realizzati, gestiti e mantenuti in modo che sia possibile un esercizio ferroviario sicuro e affidabile.

<sup>2</sup> Per le applicazioni telematiche le disposizioni di questa sezione valgono soltanto nella misura in cui tali applicazioni hanno un rapporto diretto con la sicurezza e l'affidabilità dell'esercizio ferroviario.

<sup>3</sup> Per garantire la sicurezza del sistema ferroviario o per raggiungere altri obiettivi di ordine superiore, l'UFT può decidere:

- a. quali tratte e quali veicoli devono essere dotati di quale tipo di impianti di sicurezza e di applicazioni telematiche;
- b. in che misura gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche devono essere compatibili con altri impianti o applicazioni o con i veicoli.

#### *Art. 39*            Impianti di sicurezza

<sup>1</sup> I convogli che circolano sulle installazioni ferroviarie devono essere comandati e protetti da impianti di sicurezza.

<sup>2</sup> Gli impianti di sicurezza devono essere pianificati, realizzati, gestiti e mantenuti in modo che il comando e la protezione dei movimenti dei treni e di manovra siano sicuri e affidabili. A tale scopo è necessario:

- a. tenere conto delle esigenze dell'esercizio nonché delle caratteristiche del sistema ferroviario e delle costruzioni;
- b. tenere conto dei pericoli prevedibili;
- c. garantire un'elevata disponibilità;
- d. garantire che l'esercizio ferroviario possa essere comandato e controllato conformemente ai processi e alle prescrizioni d'esercizio.

<sup>3</sup> Gli impianti di sicurezza servono in particolare:

- a. alla gestione e alla protezione del percorso;
- b. alla segnaletica;
- c. al controllo della marcia dei treni;
- d. all'inversione e all'assicurazione degli scambi;
- e. al controllo dello stato libero del binario e alla localizzazione dei treni;
- f. al comando e al controllo dei passaggi a livello.

#### *Art. 40–43*

#### *Abrogati*

*Titolo prima dell'art. 44***Sezione 8: Sistemi di avvertimento per le persone nella zona dei binari***Art. 44*

<sup>1</sup> I sistemi di avvertimento per le persone che effettuano lavori nella zona dei binari devono garantire che:

- a. il personale presente nell'area in cui sono effettuati i lavori, nel rispetto delle prescrizioni, sia protetto dai pericoli derivanti dall'esercizio ferroviario; e
- b. la sicurezza dell'esercizio ferroviario non sia compromessa nell'area in cui sono effettuati i lavori.

<sup>2</sup> Per sistemi di avvertimento mobili è necessaria un'autorizzazione d'esercizio dell'UFT.

*Art. 45*

*Abrogato*

*Art. 48 cpv. 8 e 9*

<sup>8</sup> I pantografi devono essere posizionati in modo da ridurre al minimo la necessità di un allargamento della sagoma di spazio libero in curva.

<sup>9</sup> I requisiti che devono soddisfare gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche installati sui veicoli si basano sugli articoli 38 e 39.

*Art. 49 cpv. 1 e 1<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> I freni dei veicoli ferroviari devono:

- a. garantire in ogni momento l'arresto sicuro del veicolo;
- b. permettere di viaggiare in modo sicuro alla velocità prescritta;
- c. impedire la messa in marcia involontaria dei veicoli.

<sup>1bis</sup> Di norma i veicoli ferroviari devono essere muniti dei seguenti freni:

- a. un freno automatico che:
  1. permette l'arresto in ogni momento,
  2. in caso di separazione del convoglio, agisce automaticamente su ciascuna parte dello stesso,
  3. può essere azionato in ognuno dei veicoli su cui durante il viaggio si trovano persone,
  4. è efficace sufficientemente a lungo, senza dipendere da una fonte di energia esterna al veicolo;
- b. un freno di stazionamento che impedisce la messa in marcia involontaria; per i veicoli del traffico internazionale valgono i pertinenti accordi.

*Art. 55* Dispositivi di sicurezza e controllo della marcia dei treni

<sup>1</sup> Di norma le composizioni devono essere munite di un dispositivo di sicurezza in grado di provocare, in caso di incapacità del macchinista, l'arresto del treno in qualsiasi tratto della linea.

<sup>2</sup> Sui tratti di linea equipaggiati di conseguenza, il sistema di controllo della marcia dei treni deve essere in grado di provocare l'arresto del treno.

<sup>3</sup> Con misure adeguate occorre garantire che l'efficacia della frenatura sia mantenuta sufficientemente a lungo dopo che i dispositivi di sicurezza o il controllo della marcia del treno sono entrati in azione.

<sup>4</sup> I sistemi automatici di guida e di frenatura non devono pregiudicare l'efficacia dei dispositivi di sicurezza.

*Art. 71**Abrogato*

## II

La presente modifica entra in vigore il 1° luglio 2010.

4 novembre 2009

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Hans-Rudolf Merz  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova