

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

**Modifica del 18 novembre 2015**

---

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

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

*Sostituzione di termini*

*Negli articoli 83, 83e e 15o «immatricolati» è sostituito con «ammessi alla circolazione».*

*In tutta l'ordinanza, eccettuati gli articoli 76 e 77, «composizione» è sostituito, con i necessari adeguamenti grammaticali, con «convoglio».*

*Art. 4 lett. d*

A complemento della presente ordinanza si applica segnatamente:

- d. l'ordinanza del 14 marzo 2008<sup>2</sup> sull'approvvigionamento elettrico.

*Art. 5i cpv. 4*

<sup>4</sup> Non devono essere iscritti nel registro i veicoli di servizio (art. 57), che:

- a. possono circolare sia su rotaia sia su strada (veicoli strada-rotaia);
- b. sono smontabili e rimontabili.

*Art. 8c cpv. 1*

<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>3</sup>, fatta eccezione

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>2</sup> RS 734.71

<sup>3</sup> Cfr. nota a piè di pagina ad art. 5g.

per i numeri 2.5.1 e 2.5.4–2.5.7, e secondo l'allegato del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136<sup>4</sup>.

*Art. 10 cpv. 3*

<sup>3</sup> Provvedono a un dimensionamento ottimizzato sul piano energetico delle proprie costruzioni e dei propri impianti e veicoli come pure a un esercizio efficiente dal profilo energetico.

*Art. 15 cpv. 2*

<sup>2</sup> Per il rimanente si applica l'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>5</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisi nei trasporti.

*Art. 15a cpv. 1 lett. b*

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

- b. veicoli utilizzati sulle tratte interoperabili, ad eccezione dei veicoli speciali (art. 56–58).

*Art. 15f cpv. 1*

<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 2014/880/UE<sup>6</sup> (registro dell'infrastruttura).

*Art. 28* Gallerie, altri impianti ferroviari sotterranei e gallerie di protezione

<sup>1</sup> Nelle gallerie, negli altri impianti ferroviari sotterranei e nelle gallerie di protezione devono essere adottate misure specifiche per il salvataggio delle persone.

<sup>2</sup> 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.

<sup>4</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione, del 13 luglio 2015, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, versione della GU L 185 del 14.7.2015, pag. 6.

<sup>5</sup> RS 742.161

<sup>6</sup> Decisione di esecuzione 2014/880/UE della Commissione, del 26 novembre 2014, concernente le specifiche comuni del registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2011/633/UE, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 489.

*Art. 42 cpv. 1*

<sup>1</sup> Gli impianti elettrici delle ferrovie e le parti elettriche degli impianti filoviarî devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili. Gli impianti elettrici sono descritti in dettaglio nell'allegato 4.

*Art. 44 lett. g*

*Abrogata*

*Titolo prima dell'art. 47***Capitolo 3: Veicoli****Sezione 1: Requisiti essenziali***Art. 47*

<sup>1</sup> I veicoli devono essere pianificati, realizzati, gestiti e mantenuti in modo che sia possibile svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

<sup>2</sup> La sagoma limite dei veicoli e dei carichi si determina in base alla sagoma di riferimento prevista nell'allegato 1.

*Titolo prima dell'art. 48***Sezione 2: Veicoli interoperabili***Art. 48*

<sup>1</sup> I veicoli interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte interoperabili (art. 15a cpv. 1 lett. a).

<sup>2</sup> Ai veicoli interoperabili si applicano le disposizioni del capitolo 1a. Fanno eccezione i veicoli speciali (art. 56–58).

<sup>3</sup> L'UFT pubblica le prescrizioni tecniche nazionali notificate (art. 23f cpv. 2 Lferr).

*Titolo prima dell'art. 49***Sezione 3: Veicoli non interoperabili***Art. 49*            Generalità

<sup>1</sup> I veicoli non interoperabili sono i veicoli impiegati sulle tratte non interoperabili.

<sup>2</sup> I veicoli a scartamento normale che percorrono tratte interoperabili solo in un settore molto ristretto come una stazione o un binario di raccordo, possono essere ammessi alla circolazione su domanda e a condizione che siano adempiuti i requisiti

di cui alla presente sezione, sempreché l'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato non ne risulti compromessa.

*Art. 50*            Parti e sistemi elettrici

<sup>1</sup> Le parti e i sistemi elettrici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

<sup>2</sup> I locomotori e le carrozze-pilota devono essere dotati di un dispositivo di sicurezza. Devono essere compatibili con gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche. I requisiti che devono soddisfare gli impianti di sicurezza e le applicazioni telematiche installati sui veicoli sono retti dagli articoli 38 e 39.

*Art. 51*            Parti e sistemi meccanici

<sup>1</sup> Le parti e i sistemi meccanici dei veicoli devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli e da sostenere le sollecitazioni cui sono sottoposti durante l'intera durata d'esercizio prevista.

<sup>2</sup> Le cabine di guida e gli scompartimenti viaggiatori dei veicoli devono essere concepiti, sotto il profilo della resistenza strutturale alle deformazioni, in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

*Art. 52*            Sistemi dei freni

<sup>1</sup> I freni dei veicoli ferroviari devono permettere di viaggiare in modo sicuro alla velocità prescritta e garantire in ogni momento l'arresto sicuro del veicolo.

<sup>2</sup> Lo sforzo di frenatura dev'essere dimensionato in funzione del coefficiente medio di aderenza esistente tra la ruota e la rotaia.

<sup>3</sup> L'azione frenante non deve essere pregiudicata dall'usura, dal molleggiamento e da altri sistemi dei veicoli. Deve poter essere controllata mediante una prova dei freni da fermo.

<sup>4</sup> Un freno di stazionamento deve impedire la messa in marcia involontaria dei veicoli.

*Art. 53*            Sistemi delle porte

<sup>1</sup> Le porte d'accesso devono essere conformi all'esercizio effettuato, devono poter essere utilizzate senza pericolo, essere munite di dispositivi di chiusura efficaci ed essere assicurate contro un'apertura involontaria.

<sup>2</sup> Le porte devono essere munite di dispositivi che segnalano nella cabina di guida lo stato di «porte chiuse» e di dispositivi di protezione per evitare che persone rimangano incastrate tra le porte.

<sup>3</sup> Le porte laterali scorrevoli dei bagagliai e degli scompartimenti bagagliai devono essere munite di un dispositivo che impedisca la loro chiusura involontaria. Quando le stesse sono aperte, deve essere possibile applicare una barra di protezione.

<sup>4</sup> Le porte frontali di intercomunicazione che si trovano alle estremità del treno devono essere assicurate contro l'apertura involontaria.

*Art. 54*            Requisiti particolari per le ferrovie a cremagliera

<sup>1</sup> La sicurezza contro il deragliamento dei veicoli e dei convogli di ferrovie a cremagliera dev'essere garantita sull'intera tratta e in ogni caso estremo prevedibile.

<sup>2</sup> Il DATEC disciplina i requisiti particolari per:

- a. gli organi di trazione e di repulsione:
  1. dei veicoli accoppiati,
  2. dei veicoli non accoppiati;
- b. i freni:
  1. dei locomotori,
  2. dei convogli,
  3. dei vagoni,
  4. in caso di materiale rotabile rimorchiato,
  5. in caso di trazione multipla;
- c. i dispositivi di sicurezza dei convogli.

*Art. 55*            Requisiti particolari per i veicoli tranviari

Il DATEC disciplina i requisiti particolari per i veicoli tranviari nei seguenti settori:

- a. i freni;
- b. la protezione contro le collisioni.

*Titolo prima dell'art. 56*

**Sezione 4: Veicoli speciali**

*Art. 56*            Generalità

<sup>1</sup> Sono veicoli speciali i veicoli di servizio come pure i veicoli a vapore e i veicoli storici.

<sup>2</sup> I veicoli speciali possono essere impiegati su tratte sia interoperabili sia non interoperabili.

<sup>3</sup> Devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che persone e cose siano protette da eventuali pericoli durante l'esercizio conforme al loro scopo o in caso di guasti prevedibili.

<sup>4</sup> Sono ammessi alla circolazione a condizione che adempiano i requisiti di cui alla sezione 3, sempreché l'interoperabilità nell'ambito del settore d'impiego considerato non ne risulti compromessa.

*Art. 57*            Veicoli di servizio

<sup>1</sup> I veicoli di servizio sono veicoli speciali utilizzati in particolare per la costruzione, la manutenzione, l'ispezione e le attività d'intervento sugli impianti ferroviari.

<sup>2</sup> Se i veicoli di servizio sono impiegati come apparecchiature di lavoro occorre stilare i necessari attestati di sicurezza.

*Art. 58*            Veicoli a vapore e veicoli storici

<sup>1</sup> I veicoli a vapore e i veicoli storici devono essere gestiti e mantenuti in modo da consentire un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere.

<sup>2</sup> I veicoli a vapore devono essere pianificati, costruiti, gestiti e mantenuti in modo che si tenga conto dei pericoli specifici della caldaia a vapore e sotto pressione.

<sup>3</sup> Per quanto concerne l'installazione di nuovi sistemi in veicoli storici e la modifica di sistemi in tali veicoli sono determinanti le prescrizioni valide al momento dell'installazione o della modifica.

<sup>4</sup> Per il rimanente si applicano gli articoli 50–55.

*Art. 59–70*

*Abrogati*

*Art. 83*

*Abrogato*

*Art. 83e cpv. 3*

*Abrogato*

*Art. 83g*            Disposizioni transitorie relative alla modifica del 18 novembre 2015

<sup>1</sup> I veicoli che erano in esercizio in Svizzera il 1° gennaio 1999 sono considerati ammessi alla circolazione e vengono iscritti nel registro di cui all'articolo 5i.

<sup>2</sup> I locomotori esistenti dotati di convertitori devono essere modificati entro il 31 dicembre 2021 in maniera tale che si comportino in modo passivo nei confronti della rete della corrente di trazione in caso di frequenze superiori a 87 Hertz.

<sup>3</sup> L'UFT costituisce il registro dell'infrastruttura secondo l'articolo 15f entro il 30 giugno 2017. I gestori dell'infrastruttura devono iscrivere i dati necessari entro il 15 marzo 2018.

II

<sup>1</sup> L'allegato 2 è abrogato.

<sup>2</sup> L'allegato 4 è modificato secondo la versione qui annessa.

<sup>3</sup> Gli allegati 6 e 7 sono sostituiti dalle versioni qui annesse.

III

<sup>1</sup> Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2016.

<sup>2</sup> Gli articoli 15<sup>f</sup> capoverso 1, 83<sup>e</sup> capoverso 3 e 83<sup>g</sup> capoverso 3, come pure l'allegato 7, entrano in vigore il 1° gennaio 2016.

18 novembre 2015

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Simonetta Sommaruga  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

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

## **Impianti elettrici**

*Frase introduttiva e lett. g*

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

g. *Abrogata*



*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-de-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 Weyeremannshaus–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–Löchlig (Abzw)  
Löchlig (Abzw)–Zollikofen  
Zollikofen–Mattstetten (Abzw)  
Mattstetten (Abzw)–Burgdorf  
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal  
Langenthal–Rothrist  
Rothrist–Aarburg–Oftringen–Olten  
Löchlig (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)–Verbindungslinie–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 (bin. 41-44)  
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. 41-44)  
Zürich Oerlikon–Weinbergtunnel–Zürich HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe) (Durchmesserlinie)  
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 HB (Gl. 31–34 und A-Gruppe)–Kohlendreieckbrücke–Zürich Vorbahnhof–Letzigrabenbrücke–Zürich Altstetten (Durchmesserlinie)  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zürich Wiedikon  
Zürich Wiedikon–Thalwil  
Zürich Aussersihl (Abzw)–Zimmerberg-Basistunnel–Thalwil

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

## **Specifiche tecniche di interoperabilità**

- 1 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.
2. Regolamento (UE) 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) 2015/302, GU L 2015/302 del 26.2.2015, pag. 2.
- 3 Decisione 2012/88/UE della Commissione, del 25 aprile 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; modificata l'ultima volta dalla decisione 2015/14/UE, GU L 3 del 7.1.2015, pag. 44.
- 4 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; modificata dalla decisione della Commissione 2013/710/UE, GU L 352 del 4.12.2013, pag. 35.
- 5 Regolamento (UE) 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica 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; modificata dal regolamento (UE) 1236/2013, GU L 322 del 3.12.2013, pag. 23.
- 6 Regolamento (UE) 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110.
7. Regolamento (UE) 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179.

- 8 Regolamento (UE) 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228.
9. Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394.
- 10 Regolamento (UE) 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421.
- 11 Regolamento (UE) 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci» del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) 62/2006, versione della GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438.