

<b>Versione:</b> vom 10.12.2020-0 <b>Valevole dal:</b>	<b>Confidenza:</b> Intern <b>Proprietario:</b> I-FUB <b>Processi:</b> Netzzugangsbedingungen festlegen und publizieren <b>Lingue:</b> DE
<b>Destinatari specifici / Distribuzione:</b> EVU <b>Sostituisce:</b> - <b>Attribuzione:</b> Eisenbahn-Netzzugangsverordnung	

## Network Statement

### Fahrpläne 2021 und 2022

Mit dem Network Statement 2022 ändert erstmalig die Publikationsform von der bisherigen PDF-Version zu einer Umsetzung auf der neuen Vorgaben-Plattform der SBB.

Bei der vorliegenden Datei handelt es sich um einen Export in eine PDF-Datei zur Nachweisführung zum auf der Titelseite und in der Fusszeile erwähnten Datum. Jede Änderung hat einen neuen Export zur Folge. Bei materiellen Änderungen erfolgt zusätzlich eine Verständigung der Parteien der Netzzugangsvereinbarung.

Der Zugang zur stets aktuellen Version ist über [www.networkstatement.ch](http://www.networkstatement.ch) gewährleistet.

# Elenco delle modifiche

Network Statement 2021 .....	3
1 Nota .....	3
Network Statement 2022 .....	4
1 Informazioni generali .....	4
2 Infrastruttura .....	12
3 Condizioni di accesso .....	18
4 Assegnazione della capacità [SAT] .....	34
5 Prestazioni e prezzi .....	56
6 Disposizioni operative .....	59
7 Impianti di servizio .....	62
Glossario .....	68
1 Termini .....	68

# Network Statement 2021

1

## Nota

Il Network Statement 2021 è attualmente disponibile solo in versione PDF e può essere scaricata da [www.OneStopShop.ch](https://www.OneStopShop.ch) > OneStopShop. > Accesso alla rete (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb292b00>).

# Network Statement 2022

## 1 Informazioni generali

### 1.1 Introduzione ed elenco delle modifiche

Versione 1.0 del 10 dicembre 2020

Il Network Statement (NWS) è pubblicato dalla divisione Infrastruttura delle Ferrovie federali svizzere FFS in riferimento alla propria rete ferroviaria, ma anche a quelle di proprietà di Sensetalbahn AG e di Hafenbahn Schweiz AG (di seguito denominate in breve «rete ferroviaria [FFS]»).

La rete ferroviaria FFS copre circa l'80% della rete a scartamento normale della Svizzera. In Internet è visibile una [carta sinottica \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html).

L'aggiudicazione di capacità (prestazioni di base e supplementari) sulle reti ferroviarie interoperabili a scartamento normale incl. Emmenbrücke–Lenzburg è effettuata dal servizio indipendente Servizio di assegnazione delle tracce (SAT), che assicura inoltre l'assenza di discriminazioni nella composizione dell'orario. I contenuti dei capitoli aggiunti con [SAT] e le cifre subordinate sono di competenza del Servizio di assegnazione delle tracce.

Alla redazione del presente documento la strutturazione del SAT non era stata ancora terminata. Le competenze modificate e i nuovi processi comporteranno ulteriori modifiche in questo NWS. SAT e GI si riservano quindi di pubblicare un NWS corrispondentemente modificato dopo la pubblicazione del presente documento.

#### Elenco delle modifiche (rispetto al NWS 2021)

Capitolo	Cifra	Modifiche
		Vari adattamenti redazionali e aggiornamenti di indirizzi, indicazione di date e rinvii a leggi, norme e prescrizioni
In generale	Varie	<p>La struttura dei capitoli del Network Statement è stata completamente revisionata rispetto all'esercizio precedente, in coordinamento con RailNetEurope. Sintesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la successione dei capitoli «Condizioni di accesso» e «Infrastruttura» è stata reciprocamente invertita.</li> <li>• «Prestazioni» e «controprestazioni» sono state riunite in un unico capitolo</li> <li>• Nuovo capitolo: «Disposizioni operative»</li> <li>• Nuovo capitolo «Impianti di servizio»</li> <li>• Ridisposizione di diversi sottocapitoli</li> </ul>
1 Informazioni generali	1.1	Nuove competenze del Servizio di assegnazione delle tracce (SAT) per effetto dell'attuazione del nuovo disegno di legge «Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)». I capitoli e le cifre di competenza del SAT saranno appositamente contrassegnati.
	1.3.3.2	Ridenominazione del CAF in ComFerr

2 Infrastruttura	1.4	Panoramica della nuova struttura dei capitoli. Comporta una rinumerazione degli allegati.
	2.3	Si può accedere a una panoramica delle condizioni tecniche della tratta in OneStopShop.
	2.3.12.2	Accorciamento redazionale delle cifre. Le disposizioni per la registrazione delle conversazioni sono stabilite nel documento I-50094.
	2.3.13.1	Aggiunta dei sistemi di controllo dei treni e delle competenze sulle tratte in esercizio al confine dei gestori dell'infrastruttura stranieri.
	2.6	Aggiunta di rimando alla comunicazione UFT concernente lo smantellamento dell'attrezzatura di terra di sistemi di controllo della marcia dei treni su tratte in esercizio al confine.
3 Condizioni di accesso	3.2.3 e 3.2.4	Aggiunta riconoscimento di licenza UE e Single Safety Certificate
	3.3.2	Adattamento di parti contrattuali della convenzione sull'accesso alla rete alle nuove prescrizioni di legge.
	3.4.1	Aggiunta cross acceptance per veicoli ferroviari.
	3.4.1.8	Nuova disposizione concernente il valore limite dell'accoppiamento di forza ruota-rotaia
	3.4.1.15	Nuova disposizione concernente il rumore di veicoli ricoverati Le disposizioni concernenti i trasporti eccezionali sono state armonizzate con quelle del documento I-30111.
4 Assegnazione della capacità	3.4.3	Precisazione delle competenze per l'autorizzazione alla conduzione di trasporti eccezionali.
		Gli aspetti concernenti l'ordinazione di tracce sono reperibili ora alle cifre 4.7.1 e 4.5.3.4.
	Varie	Rinumerazione del capitolo in generale
	4.2.7	Adattamento delle necessarie indicazioni alle denominazioni in NeTS e aggiunta di ipotesi e basi per le richieste di prestazioni base.
	4.5.1	Nuovo allegato NWS 4.5 con scadenze per l'ordinazione
5 Prestazioni e prezzi	4.9	Nuova cifra (incluso allegato 4.9) concernente il Timetabling and Capacity Redesign TTR
	5.7	Accenno all'applicazione IT EFA per il rilevamento di ritardi orientato al principio della responsabilità
6. Disposizioni operative	Varie	Nuovo capitolo con contenuti da cifre esistenti
	6.2.3	App Prescrizioni come nuova possibilità per consultare le prescrizioni
	6.3.1	Nuova possibilità per la locazione di postazioni di lavoro speciali in edifici di esercizio
7 Impianti di servizio	Varie	Nuovo capitolo con contenuti da cifre esistenti

## 1.2 Obiettivi del Network Statement

Il NWS contempla le condizioni di accesso e di utilizzazione della rete (in conformità dell'art. 10 cpv. 1 lett. d dell'Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria [OARF (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a10>)] e della direttiva UE 2012/34) ed è parte integrante della convenzione sull'accesso alla rete stipulata tra il GI e l'ITF.

Può essere utilizzato in ogni caso come ausilio nell'ambito della richiesta dell'accesso alla rete ferroviaria e dello svolgimento del traffico nella rete ferroviaria FFS. Nei paragrafi successivi si utilizzerà pertanto il termine «richiedenti» se utilizzabile ugualmente per ITF e terzi.

In vista di un'armonizzazione futura, in Svizzera per la pubblicazione delle loro condizioni di accesso alla rete e di utilizzazione della rete la FFS SA e i gestori dell'infrastruttura nonché il SAT si ispirano alla struttura del Network Statement standardizzato per l'UE, conforme all'Articolo 27 della Direttiva 2012/34/UE. Per ulteriori informazioni in merito alla struttura, leggere il punto 1.4.

### 1.3 **Condizioni quadro a livello normativo**

Il presente Network Statement è conforme alle condizioni quadro. In caso di modifiche normative, il Network Statement verrà aggiornato. Le variazioni saranno specificate nell'elenco delle modifiche. Attraverso l'accordo sui trasporti terrestri stipulato con l'Unione Europea, la Svizzera si è impegnata ad applicare disposizioni legali equipollenti a quelle riportate nell'**Allegato** (<http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994647/index.html#app1ahref0>) **1 dell'accordo** (<http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994647/index.html#app1ahref0>). La COTIF e le CUI sono applicabili in Svizzera. Le leggi e le ordinanze svizzere sono pubblicate nella Raccolta Sistemática del diritto federale (RS) della Confederazione Svizzera. È possibile consultarle sul sito [www.admin.ch](http://www.admin.ch) (<http://www.admin.ch>).

#### 1.3.1 **Condizioni quadro a livello normativo**

Qui di seguito sono riportate come ausilio di progettazione le principali disposizioni nazionali e internazionali:

**1.3.1.1 Importanti atti giuridici dell'UE (come ausilio interpretativo)**

<b>Numero</b>	<b>Denominazione</b>
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?qid=1532936761716&amp;uri=CELEX:32015R1136">Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?qid=1532936761716&amp;uri=CELEX:32015R1136)</a>	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.
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?qid=1532936822830&amp;uri=CELEX:32017R2177">Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?qid=1532936822830&amp;uri=CELEX:32017R2177)</a>	Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32010R0913&amp;from=IT">Regolamento (UE) 913/2010 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32010R0913&amp;from=IT)</a>	Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32012L0034&amp;from=IT">Direttiva 2012/34/UE (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32012L0034&amp;from=IT)</a>	Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L2370&amp;from=IT">Direttiva (UE) 2016/2370 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L2370&amp;from=IT)</a>	Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L0797&amp;from=IT">Direttiva (UE) 2016/797 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L0797&amp;from=IT)</a>	Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).
<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L0798&amp;from=IT">Direttiva (UE) 2016/798 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32016L0798&amp;from=IT)</a>	Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio del 11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie.

**1.3.1.2 Importanti disposizioni nazionali e internazionali con validità in Svizzera (estratto)**

<b>Numero</b>	<b>Abbreviazione</b>	<b>Denominazione</b>
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19800102/index.html">RS 0.742.403.1 – COTIF (https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19800102/index.html)</a>	-	Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF)
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20010972/index.html#app5ahref0">RS 0.742.403.12 – Appendice E (https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20010972/index.html#app5ahref0)</a> – CUI		Regole uniformi relative al contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI)
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994647/index.html">RS 0.740.72 (https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994647/index.html)</a>	ATT	Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e l'Unione europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (con allegato e atto finale)

<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19570252/index.html">SR 742.101</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19570252/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19570252/index.html</a> )	Lferr	Legge federale sulle ferrovie
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html">SR 742.122</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html</a> )	OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20112106/index.html">SR 742.122.4</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20112106/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20112106/index.html</a> )	OARF-UFT	Ordinanza dell'UFT relativa all'Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20200121/index.html">SR 742.101.4</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20200121/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20200121/index.html</a> )	-	Regolamento degli affari della Commissione per il trasporto ferroviario
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830331/index.html">SR 742.141.1</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830331/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830331/index.html</a> )	Oferr	Ordinanza sulle ferrovie Nell'Allegato 7 all'Oferr sono menzionate le Specifiche Tecniche di interoperabilità vigenti in Svizzera (STI). Gli eventuali scostamenti dei regolamenti nazionali rispetto alle STI vengono precisati dall'UFT mediante le prescrizioni tecniche nazionali notificate (PTNN) ( <a href="https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/ptnn.html">https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/ptnn.html</a> ).
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830368/index.html">SR 742.141.11</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830368/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19830368/index.html</a> )	DE Oferr	Disposizione d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994383/index.html">SR 742.144</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994383/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19994383/index.html</a> )	LRFF	Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20143250/index.html">SR 742.144.1</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20143250/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20143250/index.html</a> )	ORFF	Ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20153251/index.html">SR 742.173.001</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20153251/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20153251/index.html</a> )	PCT	Prescrizioni svizzere sulla circolazione dei treni (R 300.1-15)
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20121700/index.html">SR 742.412</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20121700/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20121700/index.html</a> )	RSD	Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20140476/index.html">SR 742.41</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20140476/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20140476/index.html</a> )	LTM	Legge federale sul trasporto di merci
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20160958/index.html">SR 742.411</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20160958/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20160958/index.html</a> )	OTM	Ordinanza sul trasporto di merci
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20061345/index.html">SR 745.1</a> ( <a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20061345/index.html">https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20061345/index.html</a> )	LTV	Legge federale sul trasporto dei viaggiatori



<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20091712/index.html">SR 745.11</a>	OTV	Ordinanza sul trasporto di viaggiatori
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20091718/index.html">SR 745.13</a>	OOra	Ordinanza sugli orari
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20002658/index.html">SR 151.3</a>	LDis	Legge sui disabili
<a href="https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20031813/index.html">SR 151.31</a>	ODis	Ordinanza sui disabili

### 1.3.2 Status legale e responsabilità

Tutte le condizioni previste per l'utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie rese note nel presente NWS sono valide, salvo modifiche legislative e normative successive.

In caso di introduzione di ulteriori requisiti a seguito della revisione di leggi e ordinanze svizzere successivamente alla pubblicazione del NWS, il rispetto di tali requisiti è obbligatorio. FFS Infrastruttura e SAT non si assumono alcuna responsabilità per le conseguenze derivanti dalla non osservanza delle promulgazioni giuridiche e normative successive.

FFS Infrastruttura e SAT prestano molta attenzione alla correttezza delle informazioni contenute nel presente NWS. Non rispondono per danni diretti o indiretti derivanti da difetti evidenti rilevabili nel presente NWS e in altri documenti. Inoltre si declina qualsiasi responsabilità per i contenuti di tutte le pagine esterne alle quali si rimanda nella presente pubblicazione (link). Qualora i contenuti delle pagine esterne contrastino con i contenuti del presente NWS, prevale quest'ultimo. Questa riserva non è applicabile ai link alle pagine ufficiali di pubblicazione delle leggi e delle ordinanze svizzere.

Il presente NWS viene pubblicato in tedesco, francese, italiano e inglese. In caso di differenze tra versioni linguistiche fa fede il testo tedesco.

### 1.3.3 Reclamo e ricorso

#### 1.3.3.1 Principio

In caso di contestazione dei contenuti del presente NWS si prega di contattare FFS Infrastruttura o SAT. Le competenze sono definite alla cifra 1.1; le persone di contatto sono indicate al paragrafo «Contatti», cifra 1.6.

#### 1.3.3.2 ComFerr (RailCom)

Questioni controverse in materia di concessione dell'accesso alla rete e relative condizioni sono passibili di reclamo presso la Commissione per il trasporto ferroviario ComFerr (<http://www.comferr.admin.ch/benvenuti-alla-comferr/>) (art. 29 ATT, art. 40a<sup>ter</sup> Lferr).

Ai sensi dell'articolo 33 lettera f LTAF (Legge sul Tribunale amministrativo federale) è consentito presentare ricorso contro le decisioni di ComFerr al Tribunale amministrativo federale idi San Gallo.

## 1.4 Struttura del Network Statement

Nella struttura, il presente NWS rispecchia il documento elaborato e approvato dall'Associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e degli organismi preposti all'assegnazione della capacità ferroviaria RailNetEurope (RNE). Questa cosiddetta «common structure» (struttura condivisa) è visualizzabile alla pagina [www.rne.eu/network-statements/](http://www.rne.eu/network-statements/) (<http://www.rne.eu/network-statements/>).

L'obiettivo di tale struttura è di mettere a disposizione del lettore, con una struttura uniformata in tutta Europa, i dati di cui ha bisogno per l'accesso.

- Il capitolo 1 fornisce informazioni generali in merito al NWS e agli uffici di riferimento.
- Il capitolo 2 illustra le caratteristiche della rete ferroviaria, incl. restrizioni di capacità.
- Il capitolo 3 definisce i requisiti giuridici e le condizioni per l'accesso alla rete dei GI.
- Il capitolo 4 stabilisce la procedura per l'assegnazione di tracce ferroviarie.
- Il capitolo 5 descrive le prestazioni ricevibili e le rispettive controprestazioni.
- Il capitolo 6 riporta le disposizioni operative per corse sulla rete dei GI.
- Il capitolo 7 dà una panoramica degli impianti di servizio dei GI e di terzi.

Negli Allegati vengono fornite informazioni di approfondimento per ambiti di particolare interesse. La numerazione degli allegati è riferita ai capitoli corrispondenti. Esempio: La galleria di base del San Gottardo è classificata come infrastruttura speciale. Per informazioni dettagliate sulle specificità locali, si rimanda all'allegato NWS 2.4.1B.

- Allegati 2.4.1A-E: infrastrutture speciali (B2000, GbG, GbC, CEVA, TT Chiasso)
- Allegato 3.4.1.6.4: sistemi di misura per l'imputazione dei costi dell'energia
- Allegato 4.2.7 (valido solo per orario 2022): fornitura dei dati
- Allegato 4.5 (valido solo per orario 2022): termini per l'ordinazione
- Allegato 4.9: Timetabling and Capacity Redesign TTR

## **1.5 Durata di validità, aggiornamento e pubblicazione**

### **1.5.1 Durata di validità**

Il presente NWS è valido per l'ordinazione e l'esecuzione di trasporti nell'anno di orario 2022, che ha inizio il 12 dicembre 2021 e termina il 10 dicembre 2022.

### **1.5.2 Aggiornamenti**

Il NWS viene costantemente aggiornato. Il servizio di informazione circa formulazioni nuove e aggiornate viene gestito in conformità alla convenzione sull'accesso alla rete.

### **1.5.3 Pubblicazione**

Il NWS viene pubblicato esclusivamente in formato digitale all'indirizzo [www.onestopshop.ch](http://www.onestopshop.ch) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb4d8c81>) -> Accesso alla rete e [www.networkstatement.ch](http://www.networkstatement.ch) (<http://www.networkstatement.ch>).

## **1.6 Contatti**

Per informazioni dettagliate sulle tematiche attinenti all'accesso e all'utilizzazione della rete, è possibile consultare l'elenco alla pagina [www.ffs.ch/onestopshop/contatti](http://www.ffs.ch/onestopshop/contatti) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/contatti.html>), in continuo aggiornamento.

Per domande di carattere generale in merito al NWS rivolgersi a:

FFS Infrastruttura  
Contratti e accesso alla rete  
Hilfikerstrasse 3  
3000 Berna 65  
Svizzera  
+41 79 732 67 73  
[netzzugang@sbb.ch](mailto:netzzugang@sbb.ch)  
[www.onestopshop.ch](http://www.onestopshop.ch) (<http://www.onestopshop.ch>)

In caso di domande sulle cifre di competenza del SAT (cfr. cifra 1.1) si prega di contattare direttamente il

Servizio di assegnazione delle tracce svizzero  
Schwarztorstrasse 31  
Casella postale  
3001 Berna  
Svizzera  
+41 79 928 01 63  
[info@trasse.ch](mailto:info@trasse.ch) / [info@tvs.ch](mailto:info@tvs.ch)  
[www.trasse.ch](http://www.trasse.ch) (<http://www.trasse.ch>) / [www.tvs.ch](http://www.tvs.ch) (<http://www.tvs.ch>)

## 1.7 Collaborazione tra GI europei e Uffici per l'aggiudicazione delle tracce

### 1.7.1 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci

Sulla base di quanto stabilito dal Regolamento UE 913/2010, l'Europa è attraversata da undici corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridor, RFC). Tali direttrici soddisfano le seguenti esigenze:

- Rafforzamento delle cooperazioni tra i GI dei Paesi interessati nei campi dell'assegnazione della capacità, dello sviluppo di sistemi interoperabili e di ampliamenti e rifacimenti di infrastrutture.
- Equilibrio fra la presenza di treni merci e viaggiatori nei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze di utilizzo delle capacità e di puntualità dei treni merci.
- Incentivazione del traffico intermodale attraverso un'integrazione coordinata fra i terminali nei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

In questo ambito, RNE ha creato una [cartina interattiva](http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/) (<http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/>) completa dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

Attraverso l'accordo sui trasporti terrestri stipulato con l'UE, la Svizzera si è impegnata ad applicare disposizioni legali equipollenti a quelle del Regolamento UE. La Svizzera partecipa quindi ai corridoi per il trasporto ferroviario delle merci RFC Rhine-Alpine e RFC North Sea-Mediterranean.

**RFC Rhine-Alpine:** Zeebrugge/Antwerpen/Vlissingen/Rotterdam/Amsterdam-Köln-Mannheim- Basel-Gotthard/Lötschberg-Genova. Per ulteriori informazioni in proposito si rimanda all'indirizzo [www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu) (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu>)

**RFC North Sea-Mediterranean:** Glasgow/Edinburgh/Dunkerque/Zeebrugge/Rotterdam/ Amsterdam-Metz-Basel/Dijon/Lyon-Genf/Marseille. Per ulteriori informazioni in proposito si rimanda all'indirizzo [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu) (<http://www.rfc-northsea-med.eu>)

### 1.7.2 RailNetEurope

L'Associazione costituita nel gennaio 2004 da gestori infrastruttura e organismi preposti all'assegnazione della capacità ferroviaria (RNE) ha lo scopo di semplificare le attività commerciali internazionali. Tale obiettivo potrà essere conseguito elaborando processi gestionali armonizzati, modelli di documenti, manuali, linee-guida e strumenti digitali che saranno messi a disposizione dei GI interessati e dei richiedenti. FFS Infrastruttura, BLS Netz AG e SAT sono membri della RNE.

Per ulteriori informazioni, per esempio per i dati di contatto di altri gestori dell'infrastruttura e uffici per l'aggiudicazione delle tracce, si rimanda all'indirizzo [www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure](http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure) (<http://www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure>).

### **1.7.3 Ulteriori cooperazioni internazionali**

#### **1.7.3.1 OneStopShop (OSS) [SAT]**

I membri consociati nella RNE hanno allestito una rete europea di OneStopShop che assistono i richiedenti per questioni relative all'accesso alla rete e a ordinazioni di tracce per il traffico transfrontaliero. In Svizzera, SAT è competente per tutte le richieste di tracce nazionali e internazionali, ad eccezione delle tracce interne ai corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

Un elenco dei centri di contatto nazionali è reperibile su [www.rne.eu](http://www.rne.eu) (<http://www.rne.eu>).

#### **1.7.3.2 Rappresentanze degli interessi di FFS Infrastruttura**

FFS Infrastruttura rappresenta i propri interessi in altre associazioni internazionali e organismi (normativi), tra cui

- la Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER),
- l'Union International des Chemins de Fer (UIC),
- i Rail Freight Corridors (RFC),
- la Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe (PRIME) e
- l'European Committee for Standardization (CEN/CENELEC).

Vi sono inoltre i comitati bilaterali con i gestori dell'infrastruttura dei Paesi confinanti.

## **2 Infrastruttura**

### **2.1 Introduzione**

Il capitolo 2 del NWS descrive l'infrastruttura della rete ferroviaria FFS.

### **2.2 Estensione della rete ferroviaria**

#### **2.2.1 Confini**

La rete ferroviaria FFS si estende in prevalenza sul territorio nazionale della Confederazione Svizzera. FFS Infrastruttura gestisce inoltre la tratta compresa fra il confine di Stato con l'Italia (all'interno della Galleria del Sempione) e Iselle di Trasquera e la tratta Bülach–Sciaffusa sita sul territorio di competenza tedesco.

#### **2.2.2 Anschliessende Netze**

### 2.2.2.1 Ausländische Normalspurnetze

FFS Infrastruttura confina con le seguenti infrastrutture estere:

- SNCF Réseau a Basilea, Boncourt–Delle, Le Locle–Col des Roches, Les Verrières–Pontarlier, Vallorbe, La Plaine–Bellegarde e Chêne-Bourg–Annemasse
- DB Netz AG a Basilea, Coblenza–Waldshut, Sciaffusa e Kreuzlingen–Costanza
- RFI a Chiasso, Ranzo–Luino, Iselle di Trasquera–Domodossola e Stabio–Gaggiolo
- ÖBB-Infrastruktur AG a Buchs SG e St. Margrethen

I collegamenti più importanti nel traffico di transito sono l'asse nord-sud da Sciaffusa/Basilea a Chiasso/Luino e Briga/Domodossola (via rete BLS) l'asse est-ovest da St. Margrethen/Buchs SG a Ginevra.

Le definizioni esatte dei confini della rete sono reperibili nel Regolamento I-30121 al titolo «Stazione di confine».

### 2.2.2.2 GI nazionale con tratte scartamento normale

La rete infrastrutturale delle FFS è collegata alle seguenti reti nazionali a scartamento normale:

- Aargau Verkehr (<https://www.aargauverkehr.ch/unternehmen/partner/netzzugang>)
- Appenzellerbahnen (<https://appenzellerbahnen.ch/>)
- Aare Seeland mobil (<http://www.asmobil.ch/>)
- BLS Netz AG (<https://www.bls.ch/de/unternehmen/leistungen-fuer-dritte/leistungen-fuer-evu>)
- Chemins de fer du Jura (<https://www.les-cj.ch/>)
- Emmentalbahn GmbH (<http://www.etb-infra.ch/de/>)
- Oensingen Balsthal Bahn AG (<http://www.oebb.ch/>)
- Regionalverkehr Bern Solothurn (<https://www.rbs.ch/>)
- Rhätische Bahn (<https://www.rhb.ch/de/home>)
- Museumsbahn SEHR & RS (<https://www.etzwilen-singen.ch/museumsbahn/netzzugang/>)
- SOB Südostbahn (<https://www.sob.ch/dienstleistungen/netzzugang.html>)
- Sursee-Triengen-Bahn (<https://www.sursee-triengen-bahn.ch/infrastruktur/netzzugang/>)
- Sihlital Zürich Uetliberg Bahn (<https://www.szu.ch/service-information/netzzugang-szu.html>)
- Transports de Martigny et Régions SA (<https://www.tmrta.ch/>)
- Transports publics fribourgeois TPF (<https://www.tpf.ch/>)
- Transports publics neuchâtelois transN (<https://www.transn.ch/>)
- Transports publics de la région lausannoise (<https://www.t-l.ch/>)
- TRAVYS (<http://www.travys.ch/>) (comp. Chemin de fer Orbe–Chavornay ([https://de.wikipedia.org/wiki/Chemin\\_de\\_fer\\_Orbe%E2%80%93Chavornay](https://de.wikipedia.org/wiki/Chemin_de_fer_Orbe%E2%80%93Chavornay)))
- Zentralbahn AG (<https://www.zentralbahn.ch/de/zentralbahn/infrastruktur/netzzugang>)

## 2.3 Descrizione della rete

Sul portale [reporting.sbb.ch/it/infrastrutture](https://reporting.sbb.ch/it/infrastrutture) ([reporting.sbb.ch/it/infrastrutture](https://reporting.sbb.ch/it/infrastrutture)) sono pubblicate informazioni statistiche sempre aggiornate sulla rete ferroviaria FFS. Si può accedere alle condizioni tecniche delle tratte in [OneStopShop](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb454032) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb454032>).

Su richiesta è possibile ordinare i dati relativi al tracciato ferroviario a Gestione dei dati Tracciati ferroviari di FFS Infrastruttura (v. indirizzi di contatto al paragrafo [Contatti](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/contatti.html) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/contatti.html>)). Essi comprendono i dati relativi all'allestimento della traccia, i dati sulla geometria del binario effettivamente misurata o i dati sulla corrente di trazione. I dati vengono consegnati in seguito a ordine scritto e alla sottoscrizione di un accordo di riservatezza (incl. l'indicazione dello scopo d'utilizzo) e alla fatturazione. Il richiedente acquisisce il diritto non trasmissibile all'uso e all'utilizzo dei dati consegnati. L'intera documentazione tecnica messa a disposizione da FFS Infrastruttura resta di sua proprietà e non può essere copiata, riprodotta né resa in qualsiasi modo accessibile a terzi, in mancanza di un consenso scritto.

Se si impiegano veicoli di misurazione, come per esempio veicoli con un sistema di OnBoard Monitoring (OBM), si applicano le disposizioni della cifra 3.4.5.1.

### 2.3.1 Tipologia di binari

Per il trasporto di viaggiatori e di merci vengono utilizzate le stesse tratte (tratte con traffico misto). Indicazioni dettagliate sulle tratte sono reperibili nel R I-30131 «Tabelle delle tratte RADN».

### 2.3.2 Scartamento

Lo scartamento è pari a 1435 mm. I raggi della curva sono calcolati secondo le seguenti misure minime:

- binari di circolazione:  $R_{min} = 150$  m
- binari di manovra:  $R_{min} = 135$  m
- binari di raccordo:  $R_{min} = 80$  m o 35 m

Il raggio minimo che deve essere gestito da veicoli interoperabili secondo le STI è  $R_{min} = 150$  m. Questo non è sufficiente tuttavia per l'impiego libero sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura. Se i veicoli ferroviari devono poter percorrere senza restrizioni anche binari di manovra e impianti ferroviari più datati, si devono soddisfare i requisiti per il raggio della curva secondo I-50007. Ulteriori indicazioni si trovano in I-30111, capitolo 5.3, cifra 4.

Vedere anche scheda UIC 502-2 «Trasporti eccezionali – Procedure dei profili». Per i binari di raccordo industriali o privati valgono prescrizioni speciali.

### 2.3.3 Stazioni e nodi

Sulla piattaforma Open-Data (<https://data.sbb.ch/explore/dataset/perron/table>) della FFS SA è possibile prendere visione di tutte le stazioni viaggiatori.

### 2.3.4 Profilo di spazio libero

#### Veicoli utilizzabili liberamente

- Settore superiore: max. Oferr O1 (include UIC G1)
- Settore inferiore: conformemente alla scheda UIC 505-1
- Regole di calcolo (calcolo della limitazione) connesse alla linea di riferimento conformemente alla scheda UIC 505-1

#### Veicoli destinati ad apposite tratte (in particolare veicoli a due piani)

- Settore superiore: max Oferr O2
- Settore inferiore: conformemente alla scheda UIC 505-1
- Regole di calcolo (calcolo della limitazione) connesse alla linea di riferimento: conformemente alla scheda UIC 505-1 (esclusivamente per veicoli che tornano in Svizzera, in ogni caso conformemente a Oferr Speciale)
- Per le tracce approvate per i veicoli a due piani vedere I-30111, capitolo 5.1, cifra 4.9

#### Nota

il calcolo della limitazione della EN 15273-2 (con deroga A CH) corrisponde al calcolo della limitazione UIC 505-1.

#### Traffico combinato

Una panoramica dei codici delle tratte si trova in I-30111, capitolo 5.1, cifra 4.8

#### Pantografi (vedere anche cifra 3.3.1.4)

- Larghezza archetto 1450 mm, corno finale isolato, linea di ingombro: conformemente a scheda UIC 608;
- prova del profilo per pantografi conformemente alla EN 15273-2 o alla UIC 505-1.
- Eccezione per veicoli storici: larghezza archetto consentita 1320 mm (restano escluse eventuali tratte soggette a condizioni specifiche di accesso alla rete).
- Ulteriori indicazioni si trovano in I-30111, capitolo 5.1, cifra 3.1.

L'accesso tecnico alla rete relativamente al profilo di spazio libero è descritto nel dettaglio nel regolamento I-20030 («Accesso tecnico alla rete: linea di delimitazione del veicolo – Effetto del profilo di spazio libero su veicoli e carichi»).

### **2.3.5 Categorie di linea**

La categoria di linea standard è la D4. Gli altri dati possono essere desunti dal Regolamento I-30111, cap. 5.1, cifra 4.2.

### **2.3.6 Pendenze delle tratte**

Nel Regolamento I-30131 «RADN», sulle colonne delle pendenze («Caratteristica determinante») figurano le discese e le salite determinanti per ogni sezione di tratta.

### **2.3.7 Velocità massime**

La velocità massima dipende dalla sezione di tratta, dalla composizione e dalla categoria di treno e di freno del treno. I dati relativi alla tratta e necessari per la corsa possono essere ricavati da I-30131 Tabelle delle tratte RADN (<https://bahinfrastruktur.sbb.ch/it/prodotti-servizi/sistemi-informatici/gestione-degli-impianti/servizio-eradrn.html>) o dal DMI nel caso delle tratte equipaggiate con ETCS Level 2. Restano riservate differenze tecniche di velocità d'esercizio (più lenta o più veloce), ad es. per trasporti di merci pericolose, trasporti eccezionali o corse di prova.

### **2.3.8 Lunghezza massima dei treni**

Le lunghezze massime dei treni sono indicate nel Regolamento I-30111, cap. 5.1, cifre 6.1 e 6.2.

### **2.3.9 Alimentazione di corrente**

La rete ferroviaria adibita alle corse dei treni è interamente elettrificata e, nelle configurazioni standard, presenta una tensione/frequenza rispettivamente di 15 kV e 16,7 Hz, con tolleranze conformi alla norma EN 50163.

L'approvvigionamento del fabbisogno di corrente ferroviaria avviene per il 90% da energie rinnovabili. Entro il 2025 questa percentuale dovrà diventare del 100% conformemente alla strategia energetica delle FFS.

### **2.3.10 Sistemi di segnaletica**

Sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura, per le corse dei treni con segnalazione esterna vengono impiegati i sistemi di segnaletica svizzeri L e N.

Sulle tratte con segnalazione in cabina di guida è attivato l'ETCS Level 2. Per ulteriori informazioni consultare PCT, capitolo R 300.2, Segnali nonché le relative cifre del documento I-30111.

### **2.3.11 Sistema di disposizione dei treni**

In ambito FFS si utilizza dal 2009 il sistema di disposizione Rail Control System RCS. Per ulteriori approfondimenti si rimanda al sito [www.sbbrcs.ch](http://www.sbbrcs.ch) (<http://www.sbbrcs.ch>).

### **2.3.12 Sistemi di comunicazione**

**2.3.12.1 Copertura**

Al momento non è previsto l'equipaggiamento dell'intera rete ferroviaria FFS con il GSM-R. Sulle tratte dov'è tecnicamente possibile, la comunicazione è assicurata da un operatore pubblico di telefonia mobile attraverso la rete mobile esistente in «roaming nazionale»:

- 111 Puidoux–Vevey
- 131 Monthey–Le Bouveret–St-Gingolph
- 201 Le Day–Le Pont
- 221 Travers–Les Verrières Front. (–Pontarlier)
- 226 Moutier–Sonceboz
- 239 Courtemaîche–Bure (armasuisse)
- 415 Busswil–Büren an der Aare
- 503 Sissach–Läufelfingen–Hauenstein-Tunnel–Olten
- 651 Waldibrücke–Beinwil am See–Lenzburg
- 737 Glarus–Linthal

Su queste tratte le funzionalità GSM-R disponibili sono ridotte. I punti di commutazione tra «National Roaming» e rete GSM-R sono riportati nelle tabelle delle tratte RADN.

**2.3.12.2 Registrazione delle conversazioni**

Nella rete ferroviaria della FFS SA vengono registrate le conversazioni relative al coordinamento della circolazione dei treni. Tali registrazioni servono da un lato alla ricostruzione della catena delle comunicazioni dopo un evento che ha causato un incidente o una situazione pericolosa e dall'altro all'individuazione di tendenze e modelli rilevanti per la sicurezza in relazione alle comunicazioni. Ulteriori informazioni sono riportate nel documento I-50094.

**2.3.13 Sistemi di controllo della marcia dei treni****2.3.13.1 Segnalazione esterna****Rete ferroviaria della FFS SA**

Per la segnalazione esterna sulla rete ferroviaria FFS vengono utilizzati i sistemi di controllo dei treni SIGNUM e ZUB e/o ETCS Level 1 LS.

Le chiusure dei segnali (impulsi di avvertimento e di fermata) e le funzioni di monitoraggio della velocità vengono trasmesse dall'Eurobalise/Euroloop al veicolo attraverso i seguenti canali di trasmissione:

- pacchetto 44 all'antenna ETM dell'ETM-S (sistema SIGNUM) o all'antenna ETM dell'ETM-M o ZUB 262 (sistema SIGNUM e ZUB) (ETCS Level 0)
- telegramma ETCS all'antenna ETCS di un veicolo dotato di equipaggiamento ETCS secondo Baseline 3 (regime «Limited Supervision» dell'ETCS Level 1)

**Tratte in esercizio al confine di gestori dell'infrastruttura stranieri**

Le seguenti tratte in esercizio al confine sono state dotate dalle infrastrutture confinanti (RFI, DB e SNCF) in aggiunta con ETCS Level 1 LS incl. EuroZUB/EuroSignum:

- Les Verrieres (escl.)–Pontarlier, SNCF Réseau
- Domodossola–Iselle di Trasquera, RFI
- Ranzo–Luino, RFI
- (Schaffhausen)–Singen, DB Netz AG, Unità d'affari (GE) Infrastruttura Svizzera
- Erzingen–(Schaffhausen), DB Netz AG, GE Infrastruttura Svizzera
- Rheinbrücke–Basel Bad Bf–Weil / Haltingen, DB Netz AG, GE Infrastruttura Svizzera
- Basel Bad Bf–Kleinhünigen Hafen (escl.), DB Netz AG, GE Infrastruttura Svizzera



### 2.3.13.2 Segnalazione in cabina di guida

Per la segnalazione in cabina di guida è previsto l'impiego di ETCS Level 2, in particolare sulle tratte:

- tratta Ferrovia 2000 tra Mattstetten (escl.) e Rothrist (escl.)
- tratta Ferrovia 2000 tra Wanzwil e Solothurn (escl.)
- Brunnen (escl.)–Flüelen–Altdorf–Rynächt–Erstfeld (escl.)
- Galleria di base del San Gottardo
- Bodio (escl.)–Pollegio Nord–Biasca (escl.)
- Biasca (escl.)–Osogna–Claro–Castione (escl.)
- Lausanne(escl.)–Vevey–Villeneuve–Roche VD (escl.)
- Puidoux (escl.)–Corseaux–Cornalles (escl.)–Vevey–Funi–Vevey
- Bellinzona (escl.)–Giubiasco–Sant'Antonino (escl.)–Cadenazzo (escl.)
- Bellinzona (escl.)–Giubiasco–Galleria di base Ceneri–Vezia–Lugano (escl.)
- Ardon (escl.)–Sion–Sierre–Salgesch (escl.)

## 2.4 Limitazioni di traffico

### 2.4.1 Infrastrutture speciali

Le seguenti tratte e stazioni hanno disposizioni specifiche dovute alla loro differenza dal resto della rete.

- Tratte Ferrovia 2000 Mattstetten–Rothrist, Wanzwil–Solothurn e linea di congiunzione Rothrist–Zofingen **NWS-Allegato 2.4.1A** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)
- Linea di base del San Gottardo e linea panoramica del San Gottardo **NWS-Allegato 2.4.1B** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)
- Linea di base del Ceneri Giubiasco–Galleria di base del Ceneri–Vezia **NWS-Allegato 2.4.1C** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)
- Transizione in marcia stazione di Chiasso **NWS-Allegato 2.4.1D** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)
- CEVA (Genf–Annemasse (Francia)) **NWS-Allegato 2.4.1E** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)
- Linea del Seetal Waldibrücke–Lenzburg (profilo dello spazio libero inferiore rispetto a quanto definito nell'Oferr O1) come da I-30121, linea 431

### 2.4.2 Restrizioni ambientali

Su singole tratte si applicano limitazioni dell'esercizio per i vincoli imposti dalla protezione fonica. Tali vincoli sono definiti negli Allegati alla cifra 2.4.1 (con particolare riferimento alle tratte di Ferrovia 2000).

### 2.4.3 Merci pericolose

Le limitazioni all'interno di stazioni e in punti d'esercizio sono specificate nel regolamento I-30121.

Per le restrizioni applicabili sulla linea di congiunzione Rothrist–Zofingen si rimanda all' **Allegato** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>) **2.4.1A** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>).

Verificare nel Regolamento I-50062 le restrizioni relative alla sostanza di riferimento cloro.

### 2.4.4 Restrizioni applicate all'interno delle gallerie

Le deroghe e restrizioni applicate ai treni alimentati con combustibili (carbone, gasolio, diesel) sono ricapitolate nel Regolamento I-30111, capitolo 16.1, e nel Regolamento I-30121.

### 2.4.5 Limitazioni riguardanti i ponti

Le limitazioni alla circolazione sui ponti sono reperibili nel regolamento R I-30121.

## 2.5 Disponibilità delle tratte e delle stazioni

### 2.5.1 Orari d'apertura delle tratte

La maggioranza delle tratte delle FFS è aperta 24 ore su 24. I restanti orari d'apertura delle tratte sono pubblicati in Internet (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/tracce.html>). La percorrenza di una tratta fuori dai suoi orari di apertura è possibile avvalendosi della prestazione supplementare «Utilizzazione della tratta al di fuori dei relativi orari di apertura» come da catalogo.

### 2.5.2 Restrizioni di capacità

FFS Infrastruttura raggruppa i vari lavori di costruzione sulla rete in intervalli. Viene data puntuale informazione in merito ai dettagli relativi alle restrizioni di capacità secondo l'Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria tramite OneStopShop (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/restrizioni-di-capacita.html>). Ulteriori informazioni sono disponibili al capitolo 4.3 del presente NWS.

## 2.6 Prospettive di sviluppo dell'infrastruttura

### Sistemi di controllo della marcia dei treni su tratte in esercizio al confine

Secondo ETCS/GSM-R: punto della situazione (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/controllo-della-marcia-dei-treni/etcs/ulteriori-informazioni-specialisti.html>) dell'UFT del 14 febbraio 2019:

La crescente complessità dei sistemi di controllo della marcia dei treni e l'onere richiesto per gestirli e per produrre i relativi certificati di sicurezza impongono, sulla scia della migrazione ETCS, una semplificazione sui tronchi di confine. L'UFT intende perciò disporre lo smantellamento dell'attrezzatura di terra PZB, KVB/RPS e SCMT su questi tronchi, in particolare su quelli facenti parte dei corridoi per il traffico merci (RALP / NSM). Analogamente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/6 concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, l'avvio dei lavori di smantellamento è previsto per il 2023: I detentori dei veicoli sono invitati ad adottare le misure del caso.

### Passaggio a ETCS Level 2 su ulteriori tratte

È in corso l'equipaggiamento con ETCS Level 2 della linea d'accesso da sud Vezia-Lugano-Capolago-Riva S. Vitale, che verrà messa in esercizio prevedibilmente nel 2023.

### Ulteriori informazioni

Sul sito web <https://company.sbb.ch/it/ueber-die-sbb/projekte.html> (<https://company.sbb.ch/it/azienda/progetti.html>) sono reperibili ulteriori informazioni sui progetti di costruzione di FFS Infrastruttura

## 3 Condizioni di accesso

### 3.1 Introduzione

Nel capitolo 3 il NWS definisce i presupposti per l'accesso alla rete ferroviaria FFS nell'ambito del traffico nazionale e transfrontaliero.

### 3.2 Condizioni generali di accesso

I riferimenti legislativi per l'accesso e l'esercizio della rete nel ruolo di ITF sono rappresentati dalla Legge federale sulle ferrovie (Lferr), dall'Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (Ordinanza sulle ferrovie, Oferr) dall'Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e dall'Ordinanza dell'UFT relativa all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT).

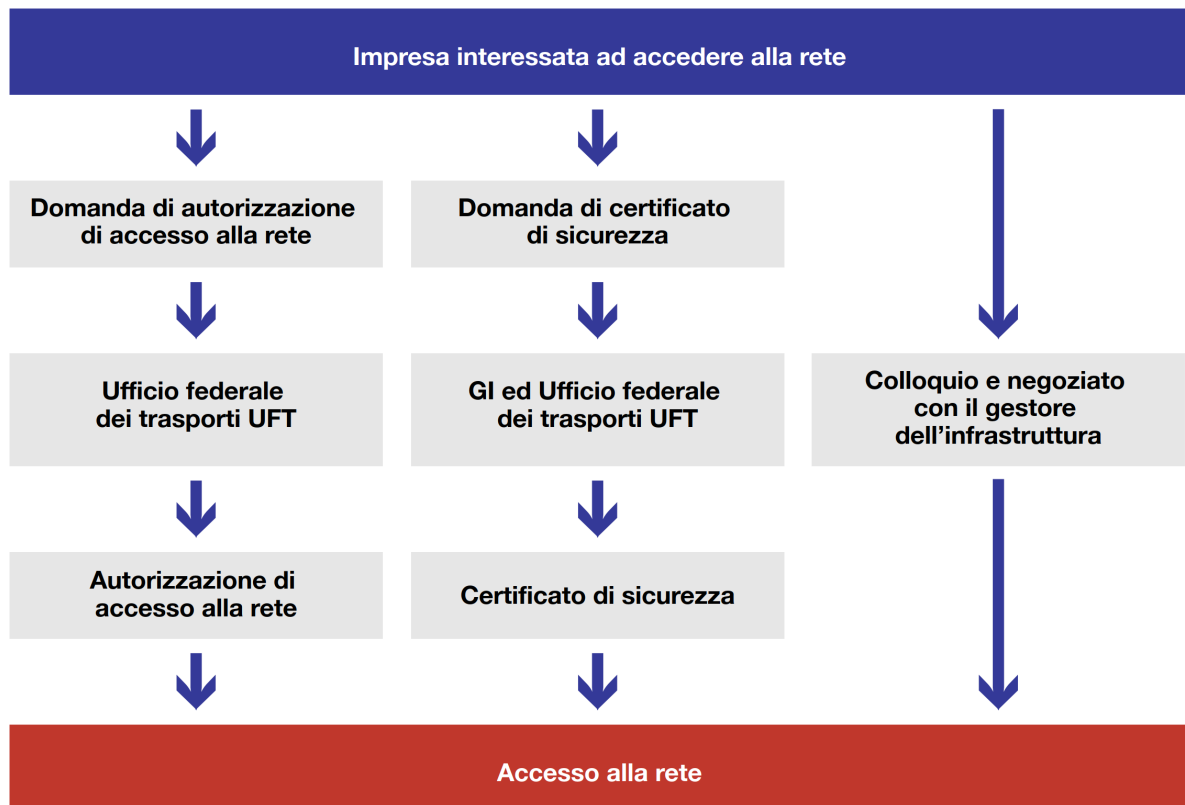
**3.2.1 Condizioni per la richiesta di tracce [SAT]**

I requisiti per poter richiedere una traccia sono descritti al capitolo 4. La richiesta di tracce nel trasporto merci è consentita anche a imprese che non sono imprese di trasporto ferroviario, ai sensi dell'articolo 9a paragrafo 4 Lferr.

**3.2.2 Condizioni per l'accesso all'infrastruttura****3.2.2.1 Principio**

Premesso il rispetto delle prescrizioni di legge e delle altre disposizioni menzionate nel presente documento, ogni impresa interessata ad eseguire il trasporto su rotaia è autorizzata a richiedere l'accesso alla rete (art. 9a par. 4 Lferr).

Per potere circolare a pieno diritto nella rete ferroviaria FFS, una ITF svizzera deve muoversi innanzitutto a livello amministrativo per ottenere un'autorizzazione per l'accesso alla rete (cifra 3.2.3), un certificato di sicurezza incl. raffronto della compatibilità veicolo/tratta (cifra 3.2.4) e una convenzione con il GI relativa all'accesso alla rete (cifra 3.3.2).



### 3.2.2.2 Processo di modifica dell'utilizzo rilevante per la sicurezza

FFS Infrastruttura si riserva il diritto di introdurre un processo di modifica dell'utilizzo rilevante per la sicurezza (PMU), ovvero una verifica del rischio riguardante richieste, domande, ed elementi rilevanti per la sicurezza 4: Tale verifica viene svolta automaticamente secondo principi standard sulla base di una nuova richiesta di offerta (domanda/ordinazione di una nuova traccia oraria di un'ITF/richiedente) o di criteri di approccio diversi, allo scopo di individuare eventuali nuove lacune nella sicurezza (ad es. lunghezze dei marciapiedi troppo brevi, bobine di impedimento alla partenza mancanti, tavole per posti di fermata non disponibili, misure di protezione laterale insufficienti, ecc.). Il PMU si svolge con uno strumento elettronico (App-NAep/App-PMU). Si richiede alle ITF di FFS Infrastruttura di compilare il formulario «Indicazioni base ITF» dove, in una matrice veicoli, sono già indicati i tipi di veicolo più comuni per il traffico viaggiatori. Si applicano tra gli altri i criteri seguenti:

#### Viaggiatori

L'attenzione principale del PMU viene data alle modifiche/intensificazioni sistematiche dell'offerta o agli impieghi di materiale rotabile completamente modificati nell'orizzonte di pianificazione a medio termine ( $\leq 6$  anni). Pertanto FFS Infrastruttura necessita quanto prima di indicazioni di base dettagliate come per es. la lunghezza e il tipo del materiale rotabile, circolazioni e indicazioni relative all'accompagnamento dei treni nonché al licenziamento. Il PMU si applica come in passato anche a singoli treni regolari o periodici, ad es. nelle fasce di punta, ai quali vengono agganciate carrozze/moduli aggiuntivi o che viaggiano con materiale rotabile modificato per almeno un anno di orario. Altri importanti criteri di attivazione sono fermate modificate, stazioni con nuovi treni spola o nuovi punti di sorpasso/intersezione.

#### Merchi

I principali criteri di attivazione per una modifica di utilizzo nel traffico merci sono presenti quando tracce di catalogo/di sistema o procedure di manovra in stazioni vengono modificate in modo sostanziale o quando vengono previste, per la prima volta o nuovamente, tracce merci su punti di tratta o di servizio. Durante l'esecuzione del PMU, l'ITF deve aspettarsi un tempo di risposta di almeno 30 giorni.

Se vengono accertate misure di infrastruttura rilevanti per la sicurezza, FFS Infrastruttura valuta se tali misure possano essere compensate con provvedimenti organizzativi da parte delle ITF. In caso negativo, FFS Infrastruttura si riserva il diritto di approvare la richiesta di offerta solo dopo l'attuazione di adeguati ampliamenti infrastrutturali o di rifiutarla per mancanza di risorse finanziarie o di progetto. Gli elementi di infrastruttura rilevanti per la sicurezza si basano per la maggior parte sulle Disposizioni d'esecuzione dell'Ordinanza sulle ferrovie (DE-OFerr). Queste devono essere seguite in maniera vincolante da tutte le ITF e i gestori dell'infrastruttura (GI).

### 3.2.2.3 Utilizzazione eccezionale dell'infrastruttura

In caso di utilizzazione eccezionale dell'infrastruttura (ad es. grandi eventi, straordinario affollamento, presenza di numerosi visitatori/privati in prossimità dei binari, ecc.), l'ITF ne dà comunicazione al GI il prima possibile, affinché questi possa organizzare le misure di sicurezza necessarie.

### 3.2.3 Netzzugangsbewilligung / EU-Lizenzen

L'autorizzazione per l'accesso alla rete certifica fra l'altro che la ITF è in possesso delle conoscenze necessarie per svolgere un esercizio ferroviario sicuro e affidabile, della capacità finanziaria nonché dell'affidabilità e osservanza delle disposizioni in materia di diritto del lavoro. L'autorizzazione per l'accesso alla rete viene rilasciata dall'UFT, ha una validità di massimo dieci anni ed è rinnovabile. La direttiva UFT (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/gestione-e-utilizzo-della-rete.html>) concernente il conseguimento dell'autorizzazione per l'accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza descrive le fasi essenziali della procedura.

Le modalità di accesso alla rete per le imprese estere sono definite come da [articolo 9 OARF](#) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a9>) dai trattati intergovernativi specifici. Si possono pertanto applicare agevolazioni nella gestione delle tratte in prossimità dei confini, come viene definito nell'Allegato 1 alla [direttiva UFT](#) (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/gestione-e-utilizzo-della-rete.html>) concernente il conseguimento dell'autorizzazione per l'accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza.

#### 3.2.4 **Certificato di sicurezza**

Il certificato di sicurezza viene emesso dall'UFT e riconosciuto in conformità con l'articolo 8e Lferr. La [direttiva UFT](#) (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/direttive/direttive-ferrovia/conseguimento-dell-autorizzazione-di-accesso-alla-rete.html>) concernente il conseguimento dell'autorizzazione per l'accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza descrive le fasi essenziali della procedura.

La verifica della compatibilità tecnica dei veicoli con le tratte da percorrere è di responsabilità dell'ITF. La procedura è descritta in [OneStopShop](#) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/impiego-dei-veicoli.html>).

#### 3.2.5 **Assicurazione**

Agli articoli 5 e 5a dell'OARF si definiscono i requisiti per la capacità finanziaria e la protezione assicurativa. Infatti si devono presentare un'assicurazione di responsabilità civile di 100 milioni di franchi per ciascun evento di danneggiamento o garanzie equivalenti.

### 3.3 **Disposizioni contrattuali**

#### 3.3.1 **Accordo quadro [SAT]**

I richiedenti e i GI hanno la possibilità di stipulare accordi quadro conformemente all'articolo 12b OARF. (v. anche cifra 4.4).

#### 3.3.2 **Accordi con ITF**

Se le disposizioni di cui alle cifre 3.2.3 e 3.2.4 sono soddisfatte, la relazione d'affari tra una ITF e il GI viene regolamentata per mezzo della convenzione sull'accesso alla rete, come da articolo 15 fino a 17 OARF. I suoi contenuti determinano la collaborazione tra l'ITF e il GI. La convenzione viene stilata in una delle lingue ufficiali svizzere o in inglese, in due esemplari, e include i seguenti elementi contrattuali che costituiscono parte integrante della stessa:

- le condizioni generali di contratto del GI per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (CGC-GI)
- il catalogo delle prestazioni del GI
- il Network Statement del GI
- le prestazioni di base e supplementari assegnate dal SAT

Oltre alle proprie convenzioni sull'accesso alla rete FFS Infrastruttura coordina anche la stipulazione delle convenzioni sull'accesso alla rete con i GI Sensetalbahn AG e Hafenbahn Schweiz AG. Un modello di convenzione sull'accesso alla rete può essere visionato in [OneStopShop](#) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>).

### 3.3.2.1 Codice debitore

Per l'ordinazione e la fatturazione delle prestazioni le ITF vengono identificate mediante codici debitore alle ITF dai rispettivi GI.

Le ITF devono rispettare i seguenti principi per l'utilizzo del codice debitore (se già disponibile):

- per tutte le ordinazioni di tracce deve essere utilizzato il codice debitore assegnato
- una traccia (numero di treno) può essere ordinata per l'intera tratta CH solo con un codice debitore
- Per determinare la responsabilità della sicurezza si deve assolutamente compilare il campo «SMS-ITF» nel tool di ordinazione NeTS-AVIS.

### 3.3.2.2 Responsabilità al passaggio tra due ITF

Questa disposizione precisa i requisiti di cui all'allegato 1 «tratte in prossimità di confini» relativo alla direttiva UFT concernente l'ottenimento dell'autorizzazione per l'accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza.

#### Principio

L'ITF in arrivo resta partner contrattuale e quindi referente nei confronti del GI finché il macchinista in partenza non annuncia che il treno è pronto a partire. Dopodiché l'ITF partente diventa partner contrattuale.

#### Disposizioni in deroga per stazioni di smistamento

Per i veicoli gestiti mediante il processo di elaborazione «Transito di carri stazione di smistamento» (scomposizione, ordinamento, composizione di treni merci sulla sella di lancio) il rapporto contrattuale viene trasferito al termine della scomposizione, cioè dal momento in cui i veicoli si trovano fermi sul binario di direzione.

La responsabilità della disposizione dei veicoli esula dalla presente regolamentazione. La responsabilità è sempre dell'ITF partente.

Dette disposizioni valgono anche per manovre da parte di terzi nella stazione di scambio. Per il resto si applicano le CGC-GI. L'eventuale responsabilità di terzi si determina in base alle disposizioni di legge vigenti.

### 3.3.3 Convenzione con terzi che non sono ITF [SAT]

Al capoverso. 4 dell'articolo 9a Lferr si definisce quanto segue:

*L'accesso alla rete su un percorso definito nello spazio e nel tempo (traccia) può essere chiesto da ogni impresa interessata a svolgere il trasporto ferroviario. L'impresa deve presentare, almeno un mese prima dell'inizio dell'esercizio, un'autorizzazione di accesso alla rete oppure incaricare un'impresa di trasporto ferroviario di svolgere il trasporto. L'impresa di trasporto ferroviario che effettua il trasporto deve presentare il certificato di sicurezza al più tardi al momento dell'inizio delle corse.*

L'esistenza di una convenzione non è un requisito vincolante per potere ordinare tracce in Svizzera. Le disposizioni emesse dal SAT per la richiesta e l'assegnazione di tracce hanno validità indipendentemente dalla stipulazione di una precedente convenzione.

### 3.3.4

#### Condizioni generali di contratto

Le condizioni generali di contratto del GI per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (CGC-GI) sono visionabili in [OneStopShop \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html). Per l'assegnazione delle capacità si applicano le disposizioni del SAT (cfr. cifra 1.1).

### 3.4

#### Condizioni specifiche di accesso

### 3.4.1 Omologazione dei veicoli e requisiti tecnici

#### Campo di applicazione

I requisiti tecnici riportati nella presente cifra sono applicabili all'intera rete ferroviaria FFS. Eventuali requisiti più approfonditi di impianti infrastrutturali particolari (ad es. requisiti di protezione antincendio in particolari gallerie) sono definiti negli Allegati alla cifra 2.4.1.

#### Ente di omologazione

L'ente responsabile dell'omologazione del materiale rotabile (conseguimento dell'autorizzazione d'esercizio/omologazione del tipo) è l'UFT. Le basi legali sono definite nelle prescrizioni Lferr, Oferr e DE-Oferr. L'UFT mette a disposizione direttive (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/omologazione-dei-veicoli-ferroviari.html>) sull'omologazione di veicoli ferroviari e sull'omologazione di veicoli ferroviari storici.

#### Assistenza

L'esecuzione della verifica delle condizioni tecniche di accesso alla rete da parte di Accesso tecnico alla rete (TNZ) di FFS Infrastruttura ai sensi di questo paragrafo è parte integrante della procedura di omologazione dell'UFT e un presupposto tassativo per l'accesso alla rete ferroviaria FFS.

Gli accertamenti condotti si concentrano sulla garanzia della compatibilità tra i veicoli, gli impianti e i sistemi dell'infrastruttura, al fine di garantire un'interazione sicura e affidabile. TNZ stabilisce i requisiti di Infrastruttura da attestare d'intesa con il richiedente (ITF, costruttori dei veicoli, organismi di controllo indipendenti) e verifica che le condizioni siano rispettate e che vengano presentati i relativi attestati, con particolare riferimento alle particolarità svizzere, alle cosiddette prescrizioni tecniche nazionali (PTN) o alle prescrizioni tecniche nazionali notificate (PTNN). Come presa di posizione in merito agli attestati presentati e a titolo di conferma del rispetto dei requisiti di Infrastruttura (attestato di compatibilità) TNZ rilascia delle dichiarazioni di idoneità tematiche (EU/come una perizia):

- Dichiarazioni di idoneità provvisoria (per corse di prova)
- Dichiarazioni di idoneità definitive (per corse commerciali)

Inoltre, Accesso tecnico alla rete supporta sia le ITF, sia i proprietari e i costruttori di veicoli interessati nell'accesso alla rete, vale a dire dalla redazione del capitolato d'onere all'inizio dell'attività di trasporto sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura. TNZ ha la facoltà di partecipare sempre alle corse di prova effettuate dall'UFT sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura. In questo modo fornisce un importante contributo alla sicurezza della circolazione dei veicoli sulla rete ferroviaria FFS e alla prevenzione di perturbazioni dell'esercizio.

Occorre attenersi rigorosamente alle seguenti prescrizioni tecniche e d'esercizio.

#### 3.4.1.1 Dispositivo di controllo della marcia dei treni

Ai sensi delle DE Oferr, il GI definisce i dati che sono necessari per la gestione complessiva dei sistemi di controllo dei treni. Su richiesta specifica del GI, l'ITF mette a disposizione gratuitamente e nei tempi richiesti (entro max. sette giorni) i dati (ad es. file di log elaborati dalle onboard unit). Il GI tratta i dati in modo strettamente confidenziale.

**3.4.1.1.1 Equipaggiamento essenziale per la segnalazione esterna**

I veicoli concepiti per circolare sulla rete di FFS Infrastruttura (eccetto le tratte ETCS Level 2) devono essere equipaggiati almeno con l'ETM-S (sistema SIGNUM) o con l'ETM-M (sistema SIGNUM e ZUB). Ogni veicolo, per il quale viene richiesta l'omologazione del tipo o l'autorizzazione all'esercizio (prima omologazione), deve essere equipaggiato con un sistema di controllo della marcia dei treni conforme a Baseline 3 o essere almeno predisposto in modo tale da consentirne con semplicità la futura installazione.

Nei sistemi per l'esercizio in caso di segnalazione esterna devono essere installate almeno le seguenti versioni software:

- ETM-M: Versione 1.00
- ETM-S: Versione 1.00
- ZUB 262 ct (variante DAZ): Versione 14\* (cfr. disposizione transitoria UFT)
- ZUB 262 ct (variante MVB): Versione 14\* (cfr. disposizione transitoria UFT)
- ZUB 262 (variante «light»): Versione 15
- ETCS Baseline 3: BL 3.4.0

**3.4.1.1.2 Equipaggiamento essenziale per la segnalazione in cabina di guida**

Per percorrere tratte equipaggiate con ETCS Level 2 (segnalazione in cabina di guida) è indispensabile che i veicoli siano dotati di un equipaggiamento ETCS omologato e funzionante a bordo.

**3.4.1.1.3 Corse non dotate di sufficienti dispositivi di controllo dei treni**

Vige l'obbligo generale di equipaggiare i veicoli trainanti con sistemi di controllo dei treni conformi a quelli installati nell'infrastruttura percorsa. In caso di impossibilità (ad es. nel caso di corse con materiale rotabile storico o di corse di prova in survelocità) è necessario richiedere un'autorizzazione eccezionale all'UFT.

L'autorizzazione viene rilasciata accompagnata da linee-guida (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/gestione-e-utilizzo-della-rete/corse-senza-dispositivi-di-controllo-della-marcia-dei-treni.html>).

La richiesta dell'autorizzazione eccezionale deve essere accompagnata dall'opinione tecnica del GI. I tempi tecnici per l'elaborazione della richiesta a livello del GI sono di dieci giorni lavorativi.

**3.4.1.1.4 Tratte in esercizio al confine di GI stranieri**

Per l'accesso a tratte in esercizio al confine di GI stranieri (cfr. cifra 2.3.13.1) si applicano le rispettive indicazioni.

Le omologazioni dei veicoli spettano all'autorità competente (ANSF, EBA, EPSF, BMK, UFT). L'UFT ha un accordo bilaterale con EBA, EPSF e ANSF che disciplina le questioni relative alla cross acceptance (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/cross-acceptance.html>) per l'omologazione di veicoli da impiegare su tratte in esercizio al confine.



### 3.4.1.2 Interazione ruota/rotaia

Come base per la valutazione dell'interazione ruota/rotaia valgono le condizioni quadro e i valori limite DE-Oferr. Nel rispetto della legislazione svizzera e in considerazione delle particolarità, bisogna eseguire l'esame e la valutazione tecnica della circolazione ai sensi della norma EN 14363 (prova per la determinazione delle caratteristiche di marcia statiche e dinamiche dei veicoli ferroviari – sicurezza di guida, fatica del binario e qualità di marcia/CEN).

I veicoli conformi alla norma devono essere verificati nella loro posizione ordinaria nel convoglio e in uno stato di accoppiamento e lubrificazione dei respingenti corrispondente all'esercizio ordinario.

I requisiti e i parametri di valutazione sono:

- Rispetto delle condizioni quadro e valori limite ai sensi della DE-Oferr
- Schede e norme internazionalmente riconosciute (es. EN 14363, EN 15663, UIC 518, UIC 645)
- La rete ferroviaria svizzera che presenta molte curve con raggi molto piccoli di  $250 \text{ m} \leq R < 400 \text{ m}$  (zona di prova 4 secondo EN 14363 e UIC 518)
- Tratte specifiche con un'elevata concentrazione di curve di binario con raggi estremamente piccoli  $R < 250 \text{ m}$  secondo I-50127 (zona di prova 5, non coperta da EN 14363 né UIC 518)
- Sicura percorribilità di scambi con piccoli raggi in considerazione degli aspetti della sicurezza di guida e della fatica del binario nonché garanzia della sovrapposizione minima dei respingenti secondo I-50007
- Raggio minimo tecnicamente percorribile (raggio della curva) secondo I-50007
- Categorie di linea (interfaccia tra i limiti di carico dei veicoli e Infrastruttura) secondo I-50064.

### 3.4.1.3 Interfaccia tra i limiti di carico dei veicoli e Infrastruttura

In conformità a EN 15528 e I-50064 (specifica tecnica per la gestione delle interfacce tra limiti di carico dei veicoli e infrastruttura secondo la norma europea EN 15528) il peso assiale massimo e la massa di ciascuna unità di lunghezza determinano la categoria di linea. Per la categoria di linea di un treno completo è determinante sempre il veicolo nel treno con il carico massimo, vale a dire con la valutazione della categoria di linea più alta. La compatibilità si ha quindi quando la categoria di linea del veicolo (o il limite di carico utile del carro merci), tenuto conto della rispettiva velocità massima, è minore o uguale alla categoria di linea della tratta.

### 3.4.1.4 Interazione pantografo/linea di contatto

I pantografi utilizzati necessitano dell'omologazione dei componenti da parte dell'UFT conformemente alla sua direttiva «Omologazione di veicoli ferroviari (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/informazioni-specifiche/omologazione-dei-veicoli-ferroviari.html>)».

I requisiti e i parametri di valutazione sono:

- Rispetto delle condizioni quadro e valori limite ai sensi della DE-Oferr
- Rispetto delle forze indicate nella EN 50367
- Rispetto dei valori di sollevamento della linea di contatto ai sensi della norma EN 50119
- Rispetto dei requisiti del pantografo ai sensi della norma EN 50206
- Requisiti di infrastruttura per l'interazione pantografo/linea di contatto secondo I-50088
- Prova del profilo per pantografi (vedere anche cifra 2.3.4)
- Corni del pantografo ottimizzati
- I molti e diversi sistemi della linea di contatto di FFS Infrastruttura (l'attestato viene presentato a seconda dell'impiego previsto su più tratte di riferimento)

### 3.4.1.5 Lubrificazione del fianco della rotaia (lubrificazione del bordino)

Sulla rete delle FFS, per quanto riguarda il materiale rotabile è richiesta la lubrificazione del fianco della rotaia (lubrificazione del bordino). I requisiti dettagliati circa lubrificante (in particolare la sua compatibilità ambientale), quantità e intervalli si basano sul regolamento R RTE 49410 dell'UTP.

### 3.4.1.6 Requisiti elettrici per i veicoli motore

Per garantire un funzionamento sicuro ed efficace dei veicoli motore con gli impianti e i sistemi dell'infrastruttura, bisogna soddisfare le seguenti condizioni e fornire le relative certificazioni al momento dell'omologazione del tipo del veicolo.

#### **3.4.1.6.1 Requisiti relativi all'ammissione d'ingresso**

Per evitare in modo affidabile che il convertitore statico di rete dei veicoli motore con convertitore, incluso il relativo controllo, causino risonanze di rete e quindi possano rendere instabile la rete di alimentazione della corrente di trazione, la frequenza dell'ammettenza d'ingresso oltre una data frequenza limite deve essere passiva. I requisiti riguardanti l'ammettenza d'ingresso di veicoli motore con convertitore e le specifiche per le misurazioni della loro frequenza si basano sul regolamento FFS I-20005. Il regolamento costituisce una prescrizione d'esercizio vincolante ai sensi dell'art. 12 cpv. 4 lett. g Oferr.

#### **3.4.1.6.2 Requisiti relativi al dispositivo di limitazione del carico**

In caso di configurazioni speciali della rete di alimentazione della corrente ferroviaria, per evitare crolli dovuti a sovrapproduzione o sottoproduzione, i veicoli motore devono essere dotati di un dispositivo di limitazione del carico dipendente dalla frequenza ai sensi del regolamento FFS I-50068. In caso di rete debole, ad es. in caso di lunghe linee di alimentazione in antenna o in condizioni speciali ad es. guasto di una sottocentrale, per evitare crolli della tensione, i veicoli motore devono essere dotati di un dispositivo di limitazione del carico o della corrente dipendente dalla tensione ai sensi del regolamento FFS I-50069. I regolamenti costituiscono prescrizioni d'esercizio vincolanti ai sensi dell'art. 12 cpv. 4 lett. g Oferr per veicoli che vengono omologati per la prima volta a partire dall'1.1.2011. Per i veicoli motore precedenti, è opportuno implementare queste funzioni nel quadro di adeguamenti software generali.

#### **3.4.1.6.3 Compatibilità con dispositivi di annuncio di binario libero**

La compatibilità di veicoli con dispositivi di annuncio di binario libero viene assicurata osservando la norma EN 50238. Questa norma è suddivisa in Processo (EN 50238-1, ex EN 50238), Correnti parassite (CLC/TS50238-2) e Campi magnetici interferenti (CLC/TS-50238-3).

Per l'infrastruttura delle FFS esistono ulteriori documenti contenenti specificità svizzere a integrazione della CLC/TS 50238-x. Si tratta di:

- Regolamento FFS I-50097 sulle correnti parassite
- Regolamento FFS I-50098 sui campi magnetici interferenti

Per tutti i veicoli con dispositivi elettrici a bordo (in part. anche convertitori statici a partire da una potenza di 500 W), è necessario dimostrare che le parti rilevanti della norma EN 50238 e i regolamenti I-50097 e I-50098 vengono rispettate. Per le parti relative alla EN 50238, a seconda del concetto dei veicoli e di impiego, è possibile anche presentare prove estere fornite utilizzando una corrente pari a 15 kV/16,7 Hz (ed eventualmente 25 kV/50 Hz per determinate tratte in esercizio al confine di FFS Infrastruttura). Qualora le parti della CLC/TS50238 non fossero ancora pronte, i relativi dati sono contenuti nei regolamenti I-50097 e I-50098.

**3.4.1.6.4 Requisiti per i sistemi di misura dell'energia**

Gli standard tecnici dei sistemi di misura dell'energia adibiti all'addebito del consumo effettivo di energia ai sensi dell'OARF sono definiti nell'**Allegato** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>) **3.4.1.6.4** (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>) al NWS.

Qualora l'ITF rinunci a utilizzare sistemi di misura registrati sul consumo di corrente, la fatturazione viene eseguita in base alle tariffe pubblicate nel catalogo delle prestazioni.

### 3.4.1.7 Sistemi di comunicazione

Possono essere utilizzati gli apparecchi GSM-R omologati in Svizzera dotati di schede SIM GSM-R svizzere.

Inoltre, mediante l'«International GSM-R Roaming», è possibile utilizzare sulle tratte GSM-R menzionate nel piano di rollout (vedere anche capitolo 2.3.12.1) anche apparecchi dotati di schede SIM dei seguenti gestori dell'infrastruttura ferroviaria:

- DB Netz AG (Germania)
- RFI S.p.A. (Italia)
- SNCF Réseau EPIC (Francia)
- ProRail N.V. (Paesi Bassi)
- Infrabel SA (Belgio)
- ÖBB-Infrastruktur AG (Austria)

La comunicazione con gli apparecchi GSM-R sarà possibile in linea di massima per tutta la rete ferroviaria FFS, attraverso la copertura radio GSM-R già disponibile, oppure (su tratte non coperte o che non lo sono ancora) con «roaming nazionale». Sulle tratte FFS senza copertura GSM-R, bisogna utilizzare il «roaming nazionale».

Nel caso delle ITF estere con apparecchi GSM-R dotati di schede SIM estere, che non supportano il «roaming nazionale» e che percorrono in via eccezionale tratte unicamente servite dal «roaming nazionale», la raggiungibilità viene regolata a parte.

Le richieste di percorsi per le corse di manovra (dagli utenti mobili al capomovimento) vanno trasmesse in linea di massima con apparecchi GSM-R. Nel caso delle corse di manovra regolari si devono inoltre utilizzare avvisatori di binario (requisito digitale del percorso tramite telefonia mobile).

Il GSM-R è realizzato in riferimento alle specifiche STI CCS europee in vigore in Svizzera, basate a loro volta sulle Baseline GSM-R.

Per l'equipaggiamento dei veicoli, si raccomanda un apparecchio radio montato sulla locomotiva compatibile con il GSM-R (cosiddetto «Cab Radio»). Le ricetrasmittenti sono consentite sui treni regolari alle seguenti condizioni:

- Occorre garantire la possibilità di parlare a mani libere. L'utilizzo della ricetrasmittente non deve distrarre il macchinista dalle sue attività.
- La ricezione nella cabina di guida deve essere sufficientemente buona per il collegamento tramite interfono. Il raggiungimento del livello minimo compete all'ITF. L'antenna esterna non è prescritta.
- Deve essere prevista una possibilità di alimentazione esterna per la ricetrasmittente.

Sui treni con corse irregolari sulla rete ferroviaria FFS è necessario come requisito minimo l'utilizzo di una ricetrasmittente che disponga della possibilità di inviare e ricevere una chiamata di soccorso (cosiddetta «Railway Emergency Call»).

L'elenco dei dispositivi GSM-R omologati può essere visualizzato alla pagina UFT «Settore Tecnica di sicurezza (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn0/typenzulassungen-eisenbahnanlagen/fachbereich-sicherheitstechnik.html>)».

Nel regolamento I-30131 (RADN) sono riportati i mezzi di comunicazione da utilizzare per ciascuna tratta.

**3.4.1.8 Freni**

Sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura è espressamente autorizzato l'impiego del freno elettrico o elettrodinamico, anche per frenature rapide. Per l'impiego di freni elettrici, in caso di guasto è necessario garantire che la frenatura rapida venga proseguita automaticamente e in modo affidabile (ad es. interruzione dell'alimentazione esterna di elettricità).

Come valore limite per l'accoppiamento di forza ruota-rotaia per veicoli dotati di sistemi antipattinaggio secondo le DE Oferr si applica un valore di aderenza massimo ammesso di  $\mu = 0,22$ . In tal modo costruttori e/o gestori per veicoli dotati di sistemi antipattinaggio possono definire il limite per il valore di aderenza a seconda del sistema frenante dinamico presente (inclusa resistenza ai carichi termici).

Sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura non è consentito impiegare, come freni d'esercizio e di emergenza, sistemi di frenatura a correnti parassite o altri sistemi di frenatura che agiscono indipendentemente dall'attrito tra ruota e rotaia.

**Eccezioni**

- È consentito l'uso del freno magnetico di rotaia per frenature d'emergenza, ivi comprese le frenature rapide attivate dal conducente del veicolo motore mediante abbassamento della pressione nella condotta pneumatica generale (con le soglie di velocità corrispondenti), come definito nella scheda UIC 541-06, e/o attraverso un azionamento diretto in manuale.
- L'impiego di freni a correnti parassite, che agiscono sull'infrastruttura, è consentito solo dopo ulteriori controlli locali o aggiornamenti delle tratte. È necessario fornire una prova specifica per la tratta relativamente alla compatibilità con i dispositivi di annuncio di binario libero (conta-assi non previsti a tal fine possono subire danni o andare distrutti in modo permanente) e omologare il binario a tal fine.

**3.4.1.9 Sabbiatura (aumento dell'aderenza)**

Non sono consentiti dispositivi che in caso di frenatura d'emergenza o di frenatura rapida, attivate dal conducente del veicolo motore, insabbino automaticamente. Per l'esercizio in Svizzera tali dispositivi vanno disattivati. Per l'esercizio in Svizzera tali dispositivi vanno disattivati. Sulla rete ferroviaria di FFS per i veicoli motore che viaggiano da soli con non più di quattro assi, anche in comando multiplo, è vietata la sabbiatura per corse a velocità inferiore ai 40 km/h (restano esclusi i casi di emergenza per es. per evitare di superare un segnale disposto su fermata o uno scontro/vedere anche I-30111, capitolo 13.3).

**3.4.1.10 Aerodinamica (vento trasversale)**

Al fine di garantire la sicurezza di marcia per quanto riguarda gli effetti del vento trasversale si devono applicare le procedure di determinazione della stabilità al vento trasversale (valutazione del veicolo) descritte in EN 14067-6, Tabella 2 (per le carrozze, gli elettrotreni e le locomotive abilitate a circolare in fasce di velocità superiori ai 160 km/h, e per i carri merci abilitati a circolare in fasce di velocità superiori ai 120 km/h fino alla velocità massima del veicolo). Secondo lo stato attuale delle conoscenze, in tal modo è possibile coprire tutti i punti critici in relazione al vento trasversale della rete ferroviaria FFS, in particolare sulla tratta di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist. Qualora non fosse possibile produrre tale prova, è necessario presentare una valutazione dei rischi specifica d'intesa con il GI ed eventualmente definire condizioni per l'esercizio sicuro dei veicoli a qualsiasi velocità regolamentare.

Se, sulla rete di FFS Infrastruttura, si devono eseguire corse di prova nel settore di velocità esteso a velocità maggiori di 200 km/h (velocità di prova), sono necessari i dati relativi alla variazione di pressione massima in galleria [andamento della pressione treno/galleria in un luogo fisso in una galleria ( $\Delta p_N/\Delta p_N + \Delta p_{Fr}/\Delta p_N + \Delta p_{Fr} + \Delta p_T$ )] del veicolo da sottoporre a prova nella lunghezza del treno massima possibile secondo STI LOC & PAS.

**3.4.1.11 Curve in velocità**

Per le curve in velocità al di sopra della categoria di treno R (treni ad assetto variabile, compensazione del rollio), è necessaria, oltre all'omologazione generale del veicolo (autorizzazione d'esercizio con omologazione per la categoria R), anche un'omologazione specifica per ciascuna tratta per la velocità maggiore. Dati più precisi sui requisiti e le procedure di omologazione sono reperibili nel documento I-20019.

**3.4.1.12 Interventi (rimorchio/rimessa sul binario di treni)**

Prima della messa in servizio commerciale di tipi di veicolo di nuova omologazione, occorre inviare a Interventi [intervention@sbb.ch](mailto:intervention@sbb.ch) la documentazione tecnica per il rimorchio secondo I-50131 (Requisiti di Interventi Esercizio per l'omologazione di nuovi veicoli destinati al trasporto su rotaia) a scopo di istruzione (si veda anche il Regolamento [EU] n° 1302/2014 STI LOC & PAS, cifra 4.2.2.2.4 «Accoppiatori di soccorso»). Se necessario, l'ITF (o il costruttore su incarico dell'ITF) impartisce ai servizi di intervento la necessaria istruzione specifica per il veicolo.

**3.4.1.13 Tipo di circolazione e determinazione dei prezzi dei veicoli****3.4.1.13.1 Richiesta di un tipo di circolazione**

Prima di introdurre sulla rete delle FFS un veicolo nuovo o tecnicamente modificato si deve richiedere un nuovo tipo di circolazione a cui associare tale veicolo. Su tale base vengono effettuati i calcoli dei tempi di percorrenza per la pianificazione delle tracce e i sistemi d'esercizio. È inoltre necessario presentare i valori caratteristici delle dinamiche di guida a FFS Infrastruttura. L'esatta procedura è spiegata in OneStopShop, alla voce [Rollmaterialdaten \(https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/leistungen-evu/onestopshop/technischer-netzzugang.html\)](https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftpartner/leistungen-evu/onestopshop/technischer-netzzugang.html).

**3.4.1.13.2 Determinazione dei prezzi dei veicoli**

Con la determinazione dei prezzi dei veicoli esiste la possibilità di applicare l'elemento del prezzo base «usura» al calcolo dei prezzi delle tracce; vedere anche cifra 5.3.1. L'esatta procedura è spiegata in OneStopShop, alla voce [Determinazione dei prezzi dei veicoli \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/servizi-e-prezzi.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/servizi-e-prezzi.html).

In caso di veicoli sconosciuti/a cui non sono stati assegnati prezzi per la fatturazione si utilizzano valori di default.

**3.4.1.14 Inibitore della frenatura d'emergenza e sistemi di toilette**

Gli inibitori della fermata per casi di emergenza in gallerie, gallerie di protezione e su ponti (ad es. l'inibitore della frenatura d'emergenza) e i sistemi di toilette chiusi, che nella norma non sono richiesti, sono invece obbligatori in alcune infrastrutture specifiche, come illustrato alla cifra 2.4.1.

**3.4.1.15 Rumore dei veicoli ricoverati**

Il rumore di treni ricoverati non è definito né dalle STI Rumore né in altri regolamenti concernenti la ferrovia ed è soggetto in Svizzera all'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) RS 814.41. Nella OIF il rumore di treni ricoverati viene associato al rumore dell'industria e dell'artigianato (si veda l'allegato 4, cifra 1 della OIF 814.41). I valori limite d'esposizione per il rumore dell'industria e dell'artigianato, la determinazione del livello di valutazione e dei valori di correzione del livello, verso il basso o verso l'alto, di cui tenere conto sono riportati nell'allegato 6 del SAT.

Ulteriori dettagli in relazione alla procedura e alla valutazione del rumore di ricovero sono reperibili sul sito web dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Alla voce «Treni ricoverati» si possono consultare i seguenti documenti rilevanti e accedere al tool di calcolo UFAM necessario per la valutazione della sorgente:

[1] Relazione d'analisi dell'EMPA 460395-2a

([http://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/externe-studien-berichte/beurteilung\\_und\\_begrenzungdeslaermsvonabgestelltenzuegen.pdf.download.pdf/beurteilung\\_und\\_begrenzungdeslaermsvonabgestelltenzuegen.pdf](http://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/externe-studien-berichte/beurteilung_und_begrenzungdeslaermsvonabgestelltenzuegen.pdf.download.pdf/beurteilung_und_begrenzungdeslaermsvonabgestelltenzuegen.pdf)), su incarico dell'UFAM, «Beurteilung und Begrenzung des Lärms von abgestellten Zügen», (Valutazione e calcolo del rumore di treni ricoverati), 29.1.2015

[2] Riassunto della relazione dell'EMPA e tool Excel per il calcolo del rumore di treni ricoverati sulla base degli studi dell'EMPA. ([http://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/fachinfo-daten/berechnungstool-agbestellte-zuege.zip.download.zip/ZusammenfassungBericht\\_und\\_Berechnungstool.zip](http://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/laerm/fachinfo-daten/berechnungstool-agbestellte-zuege.zip.download.zip/ZusammenfassungBericht_und_Berechnungstool.zip))

Le sorgenti di emissioni sonore identificate come sostanziali a bordo dei veicoli vengono provviste delle seguenti correzioni di livello nei calcoli del livello di valutazione sul luogo di immissione come da [1]:

Sorgente sonora	K1	K2	K3
	Giorno / Notte	(Componente tonale)	(Componente impulsiva)
<b>Impianti di riscaldamento / aerazione / climatizzazione</b>	5 / 10	0	0
<b>Sistemi di raffreddamento: ventilatori</b>	5 / 10	0	0
<b>Sistemi di raffreddamento: pompe</b>	5 / 5	2	0
<b>Compressori ad aria compressa</b>	5 / 5	4	2
<b>Instaurazione prontezza di corsa</b>	5 / 5	0	6

I calcoli e i dati inseriti nel tool Excel secondo [2] necessitano di un rilevamento tecnico di misurazione delle sorgenti sonore dominanti sul veicolo e rispetto delle seguenti grandezze distintive:

- Livello di potenza sonora in spettri sonori di banda di terzo di ottava
- Durata dell'attività (continua e intermittente)
- Disposizione geometrica delle sorgenti sonore sul veicolo

Con questa misurazione si effettua il rilevamento sia in esercizio di ricovero del veicolo sia nelle situazioni di esercizio di passaggio dalla corsa allo stato d'esercizio ricoverato e viceversa (allestimento della prontezza di corsa). Se nell'esercizio di ricovero dovessero manifestarsi differenze dovute a condizioni atmosferiche, esse vanno documentate. Ciò vale anche per test generati automaticamente dei veicoli per la sicurezza e i componenti.

Obiettivo delle suddette misurazioni è determinare le cosiddette distanze critiche dai luoghi di immissione situati nei luoghi di ricovero, mediante inserimento di dati nel tool Excel. Quanto minore è la distanza critica del veicolo, tanto più semplice è ricoverarlo su tutto il territorio nazionale.

I veicoli vanno configurati in modo tale che siano dotati di una modalità di ricovero (posizione di parcheggio non presenziata, modalità riposo o stand-by) che limiti l'emissione fonica e il consumo di energia in modo tecnicamente, economicamente e operativamente ammissibile e che venga attivato in tempi brevissimi al termine dell'impiego nell'esercizio.

Sulla base dei valori limite d'esposizione della OIF si raccomanda che le emissioni foniche dei veicoli non superino un livello continuo equivalente di pressione sonora valutato come A pari a  $L \leq 50$  dB(A). In caso di osservanza della presente raccomandazione (misurazione in corrispondenza delle consuete posizioni secondo EN ISO 3095 come grandezza di valutazione; in tal senso la grandezza di riferimento è il valore singolo misurato per ogni posizione a 1,2 m e 3,5 m sopra il livello superiore della rotaia dal centro del binario) è possibile ottenere distanze di sicurezza positive cioè minime.

**3.4.1.16 Veicoli di servizio**

Data la loro possibilità di impiego in aree dei lavori (servizio lavori) come «macchine per lavori di costruzione e di manutenzione su rotaia» (per lavori di costruzione, manutenzione e ispezione della sottostruttura, della sottostruttura, delle opere del genio civile e degli impianti delle linee di contatto, semoventi o trainati), determinati veicoli ferroviari vengono considerati come veicoli di servizio in conformità dell'art. 57 Oferr e secondo la direttiva UFT concernente

l'omologazione di veicoli ferroviari. Secondo l'art. 57.1 DE-Oferr (Definizione e categorizzazione di veicoli di servizio) tale categoria comprende:

- [1] veicoli su rotaia (o macchine) come da EN 14033
- [2] veicoli per strada e rotaia (o macchine) come da EN 15746
- [3] macchine smontabili come da EN 15955
- [4] rimorchi come da EN 15954

Sono invece considerate attrezzature di lavoro (e quindi non veicoli di servizio):

- [5] macchine portatili e carrelli come da EN 13977

Per il campo d'applicazione «Circolazione e lavori su infrastrutture ferroviarie» anche i veicoli di servizio [1]-[4] devono soddisfare il requisito per l'impiego sulla rete ferroviaria di FFS Infrastruttura e necessitano quindi di un'autorizzazione d'esercizio dell'UFT. Nell'art. 57.2 delle DE-Oferr vengono ammesse a determinate condizioni semplificazioni rispetto ai veicoli ferroviari convenzionali.

A complemento dell'autorizzazione all'esercizio dell'UFT, per i veicoli per strada e rotaia [2], macchine smontabili [3] e rimorchi [4] è richiesta un'autorizzazione al lavoro in conformità del regolamento I-40036 «Autorizzazioni al lavoro per veicoli di servizio» di FFS Infrastruttura. A prescindere dalle pendenze, è vietato l'utilizzo di veicoli di servizio non frenati, con riferimento in particolare ai rimorchi [4], che possono essere impiegati soltanto con freno automatico.

I veicoli di servizio che non sono in grado di soddisfare le condizioni tecniche che regolano l'accesso alla rete (requisiti di Infrastruttura), quali per es. veicoli per strada e rotaia [2], oppure per i quali i requisiti di Infrastruttura non sono stati integralmente verificati, sono da considerarsi veicoli speciali secondo quanto stabilito dalle PCT (si veda I-30111, capitolo 4.2, cifra 4 a integrazione delle PCT R 300.4, cifra 2.2.4) e sono soggetti a condizioni di utilizzo speciali.

Qualora il servizio di manovra e l'esercizio dei treni in ambito commerciale richiedano l'impiego di veicoli di servizio in settori centralizzati, si dovranno soddisfare gli stessi requisiti dell'infrastruttura applicabili ai veicoli ferroviari convenzionali. Per eventuali domande o richieste di chiarimenti è disponibile il servizio «Accesso tecnico alla rete» di FFS Infrastruttura (cfr. cifra 3.4.1).

**3.4.2 Abilitazione del personale**

L'ente responsabile dell'abilitazione del personale è l'UFT. Si applicano le disposizioni dei Regolamenti (UE) n° 1158/2010 ([https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKFwin4eu7zMPsAhVQ\\_qQKH9ABfYQFjAA&context=2FDE%2FTXT%2F%3Furi%3DCELEX%253A32010R1158&usg=AOvVaw3pVFNQAcgdPT1FeUi55xBn&content=2Fde%2FTXT%2F%3Furi%3DCELEX%253A32010R1169&usg=AOvVaw3ToPzaHY9FAsWYHsQUAdcV](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKFwin4eu7zMPsAhVQ_qQKH9ABfYQFjAA&context=2FDE%2FTXT%2F%3Furi%3DCELEX%253A32010R1158&usg=AOvVaw3pVFNQAcgdPT1FeUi55xBn&content=2Fde%2FTXT%2F%3Furi%3DCELEX%253A32010R1169&usg=AOvVaw3ToPzaHY9FAsWYHsQUAdcV))

e n° 1169/2010 (<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKFwiMsPibzcPsAhUL-qQKHR7uC3MQFjAAegQIBBAC&url=https%3A%2F%2Feur-lex.europa.eu%2Flegal-content%2Fde%2FTXT%2F%3Furi%3DCELEX%253A32010R1169&usg=AOvVaw3ToPzaHY9FAsWYHsQUAdcV>)

. L'intera documentazione per la domanda deve essere presentata all'UFT.

**3.4.3 Trasporti eccezionali**



Le disposizioni riguardanti i trasporti eccezionali (TE) sono reperibili nei seguenti documenti:

- IRS 50502
- Disposizione esecutiva PCT Infrastruttura I-30111 e regolamentazioni associate

I TE si suddividono in due categorie:

- TE senza misure d'esercizio Infrastruttura
- TE con misure d'esercizio Infrastruttura (protezione nell'apparecchio centrale)

Per trasporti pesanti che esulano dalle disposizioni della scheda UIC 700 si applicano tempi di elaborazione individuali. Questi devono essere concordati e stabiliti nei singoli casi in base al tipo di trasporto pesante.

Si prega di contattare in ogni caso con sufficiente anticipo l'ufficio di riferimento indicato al paragrafo [Contatti \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/contatti.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/contatti.html) per richiedere un numero di approvazione TE.

Le attività inerenti ai trasporti eccezionali comportano un onere di pianificazione che viene addebitato come prestazione supplementare. Le disposizioni in merito sono reperibili alla cifra 3.13 del catalogo delle prestazioni.

Le ITF vengono autorizzate dall'UFT nell'ambito della tipologia di traffico «Trasporto merci» tramite certificato di sicurezza a trasportare trasporti speciali e devono fornire i dati CIS/ZIS corrispondenti. Esulano da dette disposizioni le corse di misurazione e di prova con numeri del treno speciali senza CIS/ZIS. I GI e/o il SAT si riservano di contattare l'UFT in caso di mancato rispetto delle norme.

Le disposizioni concernenti l'ordinazione di tracce per trasporti eccezionali sono riportate alle cifre 4.7.1, 4.5.3.4 e 4.2.7.

#### **3.4.4 Merci pericolose**

Per il trasporto di merci pericolose si applicano l'Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD, RS 742.412), il documento I-50026 (direttive per l'accesso alla rete di merci pericolose) e il documento I-50062 «Limitazioni del traffico con merci pericolose associate alla sostanza di riferimento cloro».

I treni completi adibiti al trasporto di merci pericolose ricoverati devono essere controllati in conformità di I-50026 ed essere annunciati alla dirigenza della rete. Se l'ITF omette di effettuare il controllo visivo prescritto sui treni completi adibiti al trasporto di merci pericolose, riceve dal GI il relativo sollecito per e-mail. Se il controllo visivo non viene effettuato nemmeno nell'intervallo richiesto dal GI, quest'ultimo ha la facoltà di assegnare l'incarico a terzi e di addebitare i relativi costi all'ITF.

Le disposizioni concernenti l'ordinazione di tracce per treni con merci pericolose sono riportate alle cifre 4.2.7 e 4.7.2

#### **3.4.5 Corse di misurazione e di prova nonché altri traffici speciali**

### 3.4.5.1 Corse di misurazione

I veicoli di misurazione, come per esempio i veicoli in circolazione per motivi commerciali con un sistema di OnBoard Monitoring (OBM) che vengono impiegati da ITF sulla rete delle FFS e che misurano e registrano i dati del tracciato ferroviario, possono transitare solo d'intesa con FFS Infrastruttura e dopo la sottoscrizione di un accordo di riservatezza (incl. l'indicazione dello scopo d'utilizzazione) (v. indirizzo di contatto al paragrafo «Contatti»). L'uso e l'utilizzo dei dati dipendono dalle disposizioni della cifra 2.3. Diversamente i sistemi di misurazione del tracciato ferroviario lato veicolo devono essere disattivati.

### 3.4.5.2 Corse di prova e traffici speciali

Se per le corse di prova non è disponibile un controllo della marcia dei treni sufficiente o se tale controllo deve essere disinserito durante le corse a survelocità, si applicano le disposizioni della cifra 3.4.1.1.3.

Le disposizioni concernenti l'ordinazione di tracce per corse di misurazione e di prova nonché per altri traffici speciali sono riportate alle cifre 4.2.7 e 4.5.3.4.

## 4 Assegnazione della capacità [SAT]

### 4.1 Introduzione

Il presente capitolo definisce le procedure per l'assegnazione di capacità.

#### 4.1.1 Fondamenti giuridici

Le disposizioni giuridiche rilevanti per l'ordinazione e l'attribuzione di tracce e prestazioni supplementari sono riportate nella Legge sulle ferrovie (Lferr; in particolare gli artt. 9a e 9b), nell'Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; in particolare nella Sezione 4) nonché nell'Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT). L'elenco non è esaustivo.

Le scadenze per l'ordinazione di tracce e prestazioni supplementari verranno stabilite e rese note dall'UFT rispettivamente per il periodo d'orario biennale successivo.

#### 4.1.2 Requisito dell'ordinazione di tracce

L'utilizzo delle reti ferroviarie interoperabili a scartamento normale in Svizzera è ammesso solo in base a una procedura di ordinazione e attribuzione delle tracce. Per garantire il coordinamento con altri trasporti, tale requisito vale anche per gli stessi gestori dell'infrastruttura (GI), qualora questi ultimi conducano sulla rete trasporti propri (ad es. treni speciali di servizio) oppure abbiano esigenze proprie di utilizzare parti della rete (per es. necessità di ricovero per veicoli in stazioni di manovra).

Il requisito per l'ordinazione è indipendente dalla frequenza e regolarità dell'utilizzo previsto. Sia le tracce regolari (treni che circolano regolarmente) sia le tracce dei treni speciali (treni che circolano una volta) devono essere ordinate.

#### 4.1.3 Autorizzazioni e documenti necessari quando si richiedono delle tracce

All'atto dell'ordinazione delle tracce e al momento della loro attribuzione non è ancora tassativamente necessario esibire l'autorizzazione di accesso alla rete (cfr. cifra 3.2.3), il certificato di sicurezza (cfr. cifra 3.2.4) né la convenzione sull'accesso alla rete (cfr. cifra 3.3.2). Il richiedente deve presentare, almeno un mese prima dell'inizio dell'esercizio, un'autorizzazione di accesso alla rete oppure incaricare un'impresa di trasporto ferroviario (ITF) a svolgere il trasporto. Il certificato di sicurezza va presentato al più tardi al momento dell'inizio delle corse (art. 9a cpv. 4 Lferr).

Se una traccia ordinata e attribuita in maniera definitiva non può essere utilizzata, perché l'autorizzazione per l'accesso alla rete, la designazione dell'ITF incaricata, il certificato di sicurezza o la convenzione sull'accesso alla rete non sono stati presentati entro i tempi prestabiliti, il SAT requisirà al richiedente la traccia assegnata. Il richiedente è soggetto a obbligo di risarcimento nella misura prevista dai cataloghi delle presentazioni applicabili dei GI.

#### 4.1.4 Confini territoriali del campo di applicazione

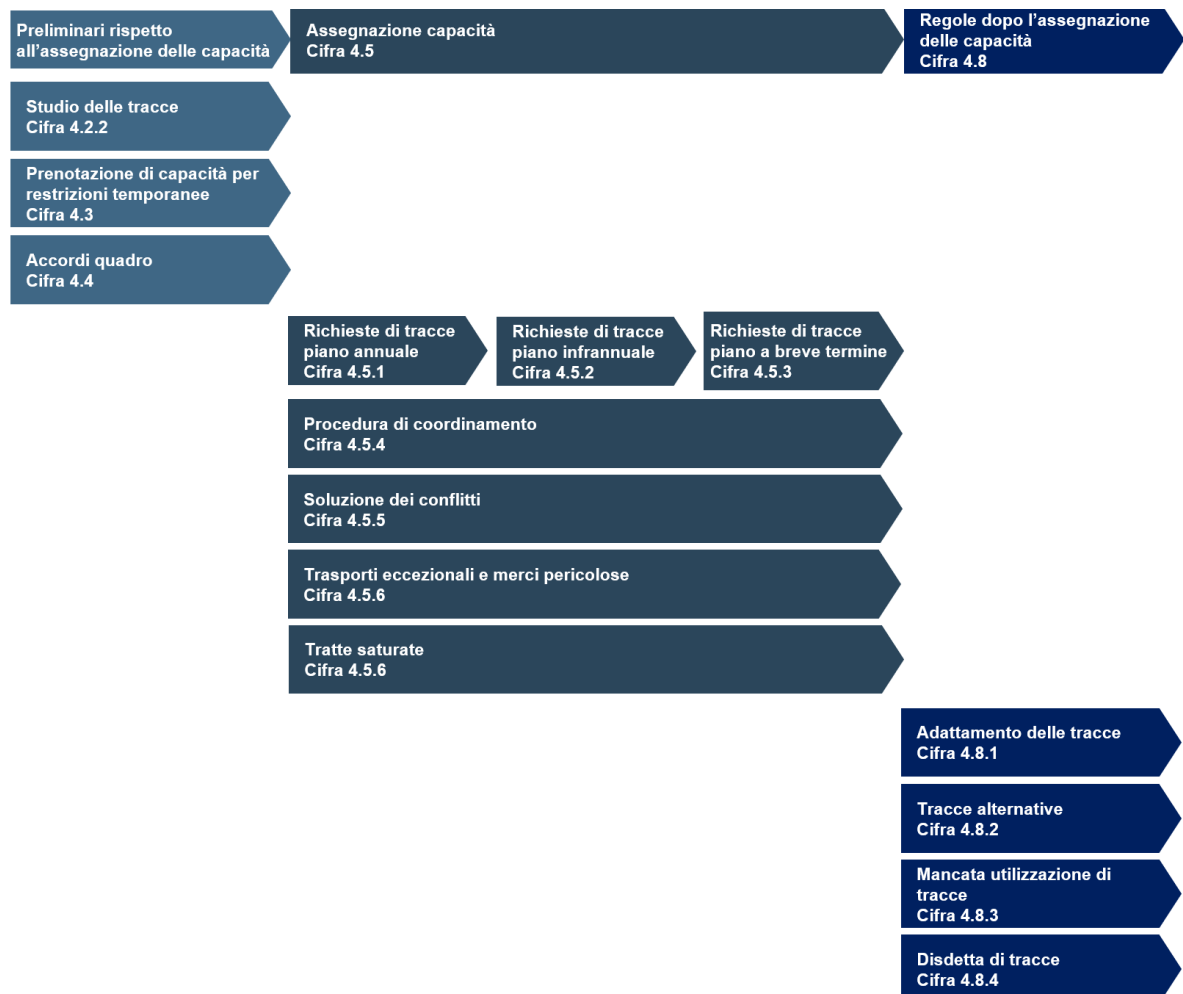
Le presenti disposizioni si applicano oltre alle tratte menzionate nella cifra 1.1 – in base a contratti tra Stati o convenzioni bilaterali tra il GI e con riserva della legislazione estera in vigore – anche alle tratte dal confine nella galleria del Sempione fino a Domodossola, da Pino-Confini fino a Luino, da Les Verrières-Frontière a Pontarlier, da Boncourt a Delle e da Chêne-Bourg fino ad Annemasse. Queste disposizioni non trovano tuttavia applicazione per le tratte FFS da Vallorbe al confine di Stato nella galleria du Mont d'Or, da Le Locle-Col-des-Roches al confine di Stato nella galleria du Col-des-Roches nonché da La Plaine al confine di Stato. Nei tre casi suddetti si applicano le condizioni di SNCF Réseau. Per la tratta da Stabio fino al confine nazionale si applicano le disposizioni della RFI. Per le tracce nel traffico internazionale vedere anche la cifra 4.2.4.

## 4.2 Descrizione generale dei processi

### Panoramica

#### 4.2.1

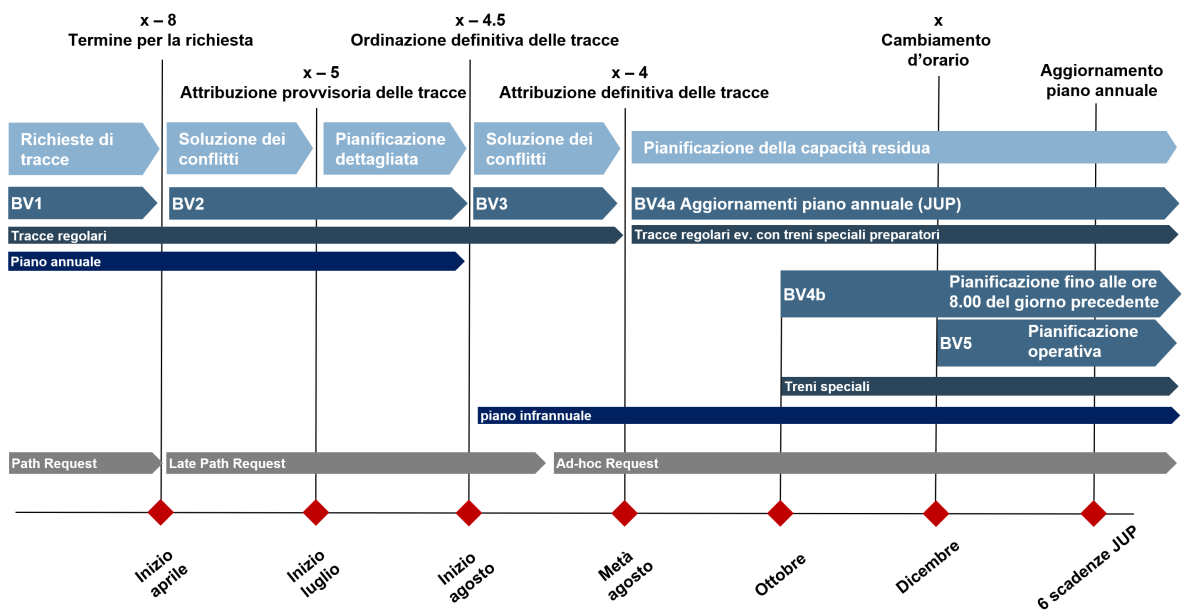
Le tracce possono essere ordinate nel piano annuale o nell'orario infrannuale. La figura mostra schematicamente in modo semplificato le singole fasi dell'ordinazione di tracce e la cifra del capitolo in cui vengono spiegate.



4.2.2 **Panoramica della procedura d'ordinazione svizzera**

La seguente tabella e figura mostrano le procedure d'ordinazione svizzere rispetto all'asse temporale internazionale. Vengono inoltre spiegati i termini utilizzati.

Procedura d'ordinazione (BV)	Scadenza	SAT	RNE	Tipo	Ingresso ordinazione e assegnazione
BV1	Piano annuale fino a scadenza domanda	Piano annuale	Path Request	Traccia regolare	SAT secondo ordine di priorità
BV2	Piano annuale dopo scadenza domanda	Piano annuale	Late Path Request	Traccia regolare	SAT first come, first served
BV3	Piano annuale dopo assegnazione definitiva	Piano infrannuale	Path Request Ad-hoc Request	Traccia regolare	SAT first come, first served
BV4a	Aggiornamento piano annuale (JUP)	Piano infrannuale	Ad-hoc Request	Traccia regolare eventualmente con treno speciale preparatorio	SAT first come, first served
BV4b	Piano giornaliero Ordinanze a breve termine treni speciali	Piano infrannuale	Ad-hoc Request	Treno speciale	GI first come, first served
BV5	Piano giornaliero Ordinanze operative Treni speciali	Piano infrannuale	Ad-hoc Request	Treno speciale	GI first come, first served



4.2.3 **Studi delle tracce**

**4.2.3.1 Principio**

Mediante studi delle tracce (studi dell'orario), il richiedente può far verificare la realizzabilità di nuove idee di offerta per eventualmente svilupparle a più riprese nell'ottica dell'ordinazione di tracce nel piano annuale o nel piano infrannuale.

Per il tipo di consegna di studi delle tracce è determinante l'orizzonte di ordinazione o la procedura d'ordinazione svizzera come da cifra 4.2.2.

**4.2.3.2 Studi delle tracce nell'orizzonte temporale prima di BV1**

Gli studi delle tracce vanno consegnati con l'apposito modulo d'ordinazione (si veda il capitolo «Contatti»).

**4.2.3.3 Studi delle tracce nell'orizzonte temporale da BV1 a BV4a**

Gli studi delle tracce vanno consegnati con il tool di ordinazione NeTS-AVIS.

**4.2.3.4 Studi delle tracce nell'orizzonte temporale BV4b e BV5**

Negli orizzonti temporali delle procedure d'ordinazione BV4b e BV5 non sono previsti studi delle tracce.

**4.2.3.5 Carattere vincolante degli studi delle tracce**

I riscontri dei risultati degli studi delle tracce non costituiscono alcun consenso vincolante all'attribuzione di tracce d'orario e non esentano il richiedente dalla presentazione delle relative richieste.

**4.2.3.6 Possibilità di assistenza da parte di SAT nell'elaborazione dello studio**

Per assicurare l'assenza di discriminazioni, il committente dello studio può richiedere l'assistenza di SAT durante l'elaborazione dello studio. Il committente dello studio può rivolgersi a SAT anche a posteriori, qualora non siano d'accordo con lo studio realizzato (v. indirizzi di contatto al paragrafo «Contatti»).

**4.2.4 Tool di ordinazione**

Per richiesta di tracce sulla rete ferroviaria a scartamento normale svizzera sono a disposizione due tool di ordinazione:

**4.2.4.1 NeTS-AVIS**

NeTS-AVIS è il tool di ordinazione nazionale della Svizzera per richiesta di tracce su tutti gli orizzonti temporali delle procedure d'ordinazione come da cifra 4.2.2.

Nel piano annuale in alcuni casi i richiedenti hanno a disposizione dati di pianificazione come ausilio all'ordinazione nel tool di ordinazione. Scadenze, si veda l'allegato NWS 4.5.

**4.2.4.2 PCS**

Il Path Coordination System (PCS) è un sistema di coordinamento internazionale di richieste di tracce per imprese di trasporto ferroviario e altri richiedenti, gestori dell'infrastruttura, uffici per l'aggiudicazione delle tracce e organizzazioni di corridoi per il traffico merci su rotaia. L'applicazione basata su Internet ottimizza il coordinamento internazionale delle tracce, armonizzando le richieste e le offerte di tracce di tutte le parti coinvolte. Inoltre il PCS è funzionale alla pubblicazione delle tracce del catalogo specifico dei corridoi e delle offerte di capacità di riserva nonché all'amministrazione di richieste internazionali di tracce nei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci. L'accesso a PCS è gratuito. Un account utente può essere richiesto tramite il corrispondente sito web. <http://pcs.rne.eu> (<http://pcs.rne.eu>).

**4.2.5 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci**

L'ordinazione e l'assegnazione delle tracce del catalogo specifico del corridoio si orientano alla procedura e alle disposizioni dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Rhine-Alpine e North Sea-Mediterranean. I dettagli in merito sono riportati nel Libro 4 dei rispettivi documenti informativi relativi ai corridoi, pubblicati nelle rispettive pagine Internet delle organizzazioni di competenza ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu) (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu>), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu) (<http://www.rfc-northsea-med.eu>)).

#### 4.2.5.1 **Tracce del catalogo specifico dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci**

Gli OneStopShop dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Rhine-Alpine o North Sea-Mediterranean pubblicano le tracce del catalogo specifico del corridoio (Pre-arranged Paths; PaP) nel tool di ordinazione Path Coordination System (PCS). A differenza delle tracce del catalogo nazionale per quelle del catalogo specifico dei rispettivi corridoi non sono possibili scostamenti, vale a dire che le richieste di tracce devono considerare tassativamente i parametri di traccia pubblicati. L'unica eccezione si ha per le tracce del catalogo specifico dei corridoi appositamente designate a tale scopo (cosiddette «Flex PaP») nella selezione dei punti d'esercizio proposti. Questi possono essere ridotti, qualora non ve ne sia necessità, da parte del richiedente.

Per ulteriori informazioni si rimanda ai rispettivi documenti informativi relativi ai corridoi, pubblicati nelle rispettive pagine Internet delle organizzazioni di competenza.

#### 4.2.5.2 **Ordinazione e assegnazione**

Per l'ordinazione e l'assegnazione delle tracce del catalogo specifico del corridoio si applicano le disposizioni dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci Rhine-Alpine e North Sea-Mediterranean.

#### 4.2.6 **Cataloghi nazionali delle tracce**

Per il traffico merci sull'asse nord-sud del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione, sono a disposizione cataloghi delle tracce ai sensi della direttiva UE 2012/34 (art. 40 cpv. 5 e allegato VII, cifra 4).

I cataloghi delle tracce vengono messi a disposizione a partire da metà gennaio sulla [pagina Internet del SAT](http://www.tvs.ch/) (<http://www.tvs.ch/>) (parola chiave Servizi/utilizzazione delle tracce/documenti, «Catalogo delle tracce San Gottardo/Lötschberg») e mostrano le tracce disponibili nel successivo piano annuale per il traffico merci attraverso le Alpi. I tempi definiti nei cataloghi delle tracce per le soste al confine e il cambio d'esercizio aiutano nella pianificazione e devono essere preferibilmente considerati nelle richieste di tracce. Le ordinazioni di soste al confine che superano gli orari indicativi, pur essendo teoricamente fattibili, sovraccaricano la capacità del nodo in questione. Nell'ambito della soluzione di conflitti dai richiedenti ci si aspetta una certa flessibilità.

Nel piano infrannuale i cataloghi delle tracce pubblicati nella [pagina Internet del SAT](http://www.tvs.ch/) (<http://www.tvs.ch/>) (parola chiave: Servizi/utilizzazione delle tracce/documenti, «Capacità restante San Gottardo/Lötschberg») indicano le capacità residue disponibili. Tali indicazioni sono utili per la pianificazione delle ordinazioni di tracce nell'orario in corso. Di norma la situazione viene aggiornata di volta in volta secondo le scadenze internazionali concordate per gli aggiornamenti del piano annuale.

#### 4.2.7 **Dati necessari per la richiesta e l'ordinazione di tracce**

I dati descritti nelle seguenti cifre servono a ordinare tracce tramite NeTS-AVIS.

Nell'ambito dell'erogazione delle prestazioni d'infrastruttura (guida dei treni, informazioni alla clientela e interventi) le ITF sono tenute a fornire ai sistemi CIS/ZIS, FOS ed Erex dei GI i dati con riferimenti supplementari relativi al treno allo scopo di assicurare l'efficienza del sistema ferroviario e l'addebito dei prezzi delle tracce secondo il principio di causalità (prezzo di base in funzione dell'usura e consumo della corrente di trazione). Le disposizioni in merito sono definite nell'allegato NWS 4.2.7 (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>).

#### 4.2.7.1 Prestazioni di base, informazioni necessarie

- Tipologia di traffico (trasporto viaggiatori o merci [in presenza di maggioranza di carri merci, per RID o per trasporti eccezionali, escl. corse di misurazione e di prova])
- Periodo d'orario e scadenza (piano annuale, aggiornamento piano annuale, piano giornaliero) in relazione alla cifra 4.2.2 (colonna relativa alla scadenza)
- Treno regolare o speciale in relazione alla cifra 4.2.2 (colonna relativa al tipo)
- Tipo di prestazione (treno regolare o speciale) in relazione alla cifra 4.2.2 (colonna relativa al tipo)
  - Treno regolare:
    - Traccia loc
    - Traccia viaggiatori
    - Traccia traffico merci locale
    - Traccia traffico merci nazionale
    - Traccia traffico merci internazionale
    - Disdetta
  - Treno speciale
    - Treno speciale loc, treno speciale viaggiatori, treno speciale merci
    - Disposizione, soppressione, fermata straord., transito straord.
    - Piano di trasporto
    - ModTreno
- Nome del richiedente o della ITF incaricata
- Numero di treno (se noto)
- Codice debitore
- Categoria di treno / rango di treno in relazione al tipo di trasporto e di prestazione
- Profilo di spazio libero (codice tratta: profilo HP o SIM, profilo Oferr ecc.)
- Categoria di linea / Categoria di linea straordinaria
- Merce pericolosa (RID: numero d'identificazione del pericolo, codice FGP/numero ONU)
- ETCS L2 (sì/no)
- Priorità allestimento della traccia (orientamento a partenza, orientamento ad arrivo, tempi di riferimento fissi)
- Tratta in regime di fiducia (per treni merci senza sosta al confine; treni gong)
- Spedizioniere/cliente finale
- Periodo di circolazione (giorni d'esercizio, di circolazione e di ordinazione, intervallo di circolazione) in relazione al tipo di prestazione

- Indicazioni sull'itinerario
  - Punto d'esercizio di partenza dell'itinerario richiesto, incluso orario di partenza previsto e codice fermata; anche se non è in Svizzera.
  - Punto d'esercizio di destinazione dell'itinerario richiesto, incluso orario di arrivo previsto e codice fermata; anche se non è situato in Svizzera.
  - Fermate intermedie incl. indicazione del lasso di tempo e codice fermata necessari (con riferimenti supplementari, ad esempio a cambio di sistema, eliminazione di gruppi di veicoli, aumento/riduzione della trazione, cambio personale di locomotiva, ecc.)
  - Origine (posto di carico, binario di ricovero ecc.) o del treno ... (incl. relazione treno «da/a» ed event. nomi dei partner richiedenti)
  - Destinazione (posto di scarico, binario di ricovero ecc.) o per treno ... (incl. relazione treno «da/a» ed event. nomi dei partner richiedenti)
  - Safety Management System-ITF (SMS-ITF; la ITF responsabile in Svizzera per la sicurezza del treno)
  - Complemento per tracce richieste su territorio nazionale
    - Passaggi transfrontalieri (confini dell'infrastruttura nazionale) incl. temo/i di consegna richiesti; in NeTSAVIS punti d'esercizio secondo scheda informativa pubblicata concernente la frontiera
  - Complemento per tracce richieste su territorio nazionale
    - Istradamento (almeno un punto d'esercizio straniero per ogni paese di transito)
    - Passaggi transfrontalieri (confini nazionali) incl. temo/i di consegna richiesti; in NeTSAVIS punti d'esercizio secondo scheda informativa pubblicata concernente la frontiera: [www.OneStopShop.ch](http://www.OneStopShop.ch) > OneStopShop. > Tracce > Tracce internazionali (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/tracce.html>)
  - Complemento per tracce dei treni loc.:
    - Origine (binario di ricovero ecc.) o del treno ... (incl. relazione del treno)
    - Destinazione (binario di ricovero ecc.) o per treno ... (incl. relazione del treno)
- Numero tracce del catalogo (per trasporto merci su assi nord-sud)
- Coincidenze e tempi d'attesa
- Traffico viaggiatori, traffico a lunga percorrenza: numero linea
- Composizione/Formazione incl. tipo di corsa e tipo di veicolo
  - Veicolo/i motore e peso rimorchiato
  - Categoria di treno e di freno

#### 4.2.7.2 Prestazioni di base, ipotesi e basi

In linea di principio le caratteristiche dei treni richieste devono rispettare le direttive delle PCT e delle DE PCT nonché delle regolamentazioni ad esse connesse e delle prescrizioni d'esercizio delle ITF.

I concetti d'offerta possono essere implementati nel piano annuale solo se le caratteristiche del treno tendono conto dei requisiti minimi delle prescrizioni concettuali secondo il piano di utilizzazione della rete (PUR) e le rispettano.

Esempio:

Se su una tratta non può essere garantito l'impiego di materiale rotabile potente come prescritto, il materiale rotabile utilizzato in alternativa deve potere rispettare comunque i tempi di percorrenza prestabiliti a livello concettuale.

#### Treni regolari:

- circolano regolarmente all'interno di un periodo di circolazione per almeno dieci giorni di circolazione o ordinazione
- vengono richiesti all'interno delle procedure d'ordinazione di cui alla cifra 4.2.2 (colonna BV) in relazione alla cifra 4.2.2 (colonna relativa al tipo)
- circolano alla vmin di 80 km/h
- non hanno alcuna condizione d'esercizio (non necessitano di alcuna disposizione d'esercizio particolare)
- sono compresi nella consegna dell'orario e nei documenti dell'aggiornamento del piano annuale

#### Ipotesi e basi in merito a:



- Categoria di treno/rango di treno
  - secondo PCT R 300.1 4.2 e DE PCT I-30111 1.4 1 (categorie di treno) e in relazione al tipo di trasporto e di prestazione
  - In aggiunta si devono soddisfare i criteri sottostanti per la categoria di treno per ogni tipo di traffico:

Tipo di traffico	Tipo di traffico
<b>Traffico viaggiatori</b>	<b>Traffico merci</b>
<b>Categorie di treno</b>	<b>Categoria di treno</b>
<b>Treno di materiale vuoto</b>	<b>Treno merci</b>
<p>Composizione costituita da:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prevalentemente (= numero metri) carrozze P o</li> <li>-materiale rotabile storico per il trasporto di viaggiatori o merci senza utilizzazione commerciale. Definizione secondo la <u>direttiva UFT</u> (<a href="https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/direttive/direttive-ferrovia/ammissione-di-veicoli-ferroviari-storici.html">https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/direttive/direttive-ferrovia/ammissione-di-veicoli-ferroviari-storici.html</a>) «Ammissione di veicoli ferroviari storici» (in tedesco e in francese)</li> </ul>	<p>Composizione costituita da:</p> <p>prevalentemente (= numero metri) carri G e/o trasporta merci pericolose e/o trasporto eccezionale</p>

- Profilo di spazio libero massimo ammesso
  - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.8.9 (carta sinottica codice tratta per profili HP o SIM)
  - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.9.3 (carta sinottica profilo Oferr O2 (ad es. veicoli bipiano)
- Categoria di linea massima ammessa
  - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.2 (categorie di linea)
- Periodo di circolazione (giorni d'esercizio, di circolazione e di ordinazione, intervallo di circolazione)
  - Differenza tra treno regolare e treno speciale, si veda sopra «Treni regolari».
  - Per corse con periodi di circolazione divergenti trova applicazione la cifra 4.2.7.3.
- Indicazioni sull'itinerario
  - Limiti della pianificazione e dell'ordinazione o infrastrutturali come da schede informative [www.OneStopShop.ch](http://www.OneStopShop.ch) > OneStopShop. > Tracce (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/tracce.html>)
- Numero traccia sul catalogo come da catalogo delle tracce
- Composizione/Formazione
  - Tipo di guida: diretta/indiretta
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 2. (guida dei treni)
  - Modalità di funzionamento: Veicolo/i motore a funzionamento termico o elettrico
  - Inserimento nel treno (veicolo/i motore e peso rimorchiato inclusi tipi di corsa e di veicolo)
    - Secondo PCT R 300.5 1.3 e DE PCT I-30111 5.1 3 (ubicazione dei veicoli motori)
    - Secondo PCT R 300.5 1.4 e DE PCT I-30111 5.1 4 (ubicazione del peso rimorchiato)
  - Profilo ammesso e limiti di carico
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.3 (limiti di carico)
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.8 (codice tratta (profili HP/SIM)
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 4.9 (profilo Oferr O2 (ad es. veicoli bipiano)
    - Per corse con profili e limiti di carico divergenti trova applicazione la cifra 4.2.7.3.
  - Peso massimo del treno
    - Pesonorma e al gancio di trazione massimo (o peso norma aumentato) per ogni veicolo motore secondo PCT R 300.5 1.5 o le prescrizioni d'esercizio delle ITF in relazione alla pendenza determinante secondo I-30131 RADN.
    - Peso per metro e peso assiale massimo DE PCT I-30111 5.1 4.2 (categorie di linea)
    - Per corse con profili e limiti di carico divergenti trova applicazione la cifra 4.2.7.3.
  - Lunghezza del treno massima inclusi veicolo/i motore
    - secondo PCT R 300.5 3.7.2 (velocità massima e lunghezza massima ammissibile dei treni)
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 6.1. (limitazione di lunghezza per treni viaggiatori)
    - secondo DE PCT I-30111 5.1 6.2. (limitazione di lunghezza per treni merci)
    - Per corse con lunghezze dei treni massime divergenti trova applicazione la cifra 4.2.7.3.
  - Categoria di treno e di freno
    - secondo DE PCT I-30111 5.3 4 (categoria di treno e velocità massime) in relazione con I-30131 RADN per corse con categorie di treno e freno trova applicazione la cifra 4.2.7.3
  - Velocità

**Velocità minima  $V_{min}$** 

La velocità minima per i treni regolari è di 80 km/h. Per treni regolari con  $v_{min} < 80$  km/h trova applicazione la cifra 4.2.7.3.

Sono inclusi:

- Tutti i treni regolari con categoria del treno e del freno che in relazione alle velocità determinanti secondo I-30131 RADN su certi settori devono circolare a una velocità inferiore a 80 km/h.
- Tutti i treni che non possono/devono circolare per motivi tecnici a  $v_{min}$  80 km/h

Sono esclusi:

- Trattori regionali e corse per il mantenimento dell'infrastruttura esistente (incluse corse di misurazione e di prova)

**Velocità massima  $V_{max}$** 

- secondo PCT R 300.5 3.7.2 (velocità massima e lunghezza massima ammissibile dei treni)
- secondo PCT R 300.5 3.7.3 (ulteriori limitazioni)
- secondo DE PCT I-30111 5.3 4 (categoria di treno) in relazione alla velocità massima determinante secondo I-30131 RADN
- Per corse con velocità aumentate trova applicazione la cifra 4.2.7.3.

#### 4.2.7.3 Prestazioni di base con specialità

In linea di principio sono inclusi tutti i treni che circolano/devono circolare secondo un orario di marcia redatto in modo particolare secondo le PCT 300.1 4.1.2 e/o che deviano dalle prescrizioni della cifra 4.2.7.2.

Si tratta di treni che

- non vengono richiesti regolarmente (per almeno dieci giorni di circolazione per periodo d'orario)
- circolano inoltre in singoli giorni della settimana (meno di dieci giorni di ordinazione) e non corrispondono ai giorni di ordinazione e settimanali prevalentemente ordinati (asterisco [VP\*]).  
Esempi:
  - Un treno circola sempre da lunedì a venerdì e inoltre in cinque domeniche
  - Un treno circola sempre la domenica e inoltre anche il lunedì di pasquetta e il lunedì di Pentecoste
- Con caratteristiche non consentite, quali ad esempio
  - scostamenti di profilo e limite del carico
  - scostamenti di lunghezza massima
  - scostamenti di categoria del treno e del freno
  - a velocità aumentata
  - Tracce regolari a  $v_{min} < 80$  km/h secondo la cifra 4.2.7.2
  - Trasporti eccezionali con misure d'esercizio Infrastruttura
  - Corse con treno a vapore
  - ecc.

Questi treni circolano come treni speciali (o con piano di trasporto) da richiedere entro le scadenze di BV4b e BV5 (o le scadenze secondo le regole d'eccezione alla cifra 4.5.3.4).

#### Indicazioni supplementari per

- corse di misurazione e prova  
Per corse a velocità aumentata (o con peso aumentato) al momento della richiesta deve essere disponibile l'autorizzazione finale secondo PCT e DE PCT nonché altre regolamentazioni connesse.
- Trasporti eccezionali  
Le disposizioni per i trasporti eccezionali sono riportate nella cifra 3.4.3.  
Le scadenze per l'ordinazione sono indicate alla cifra 4.5.3.4.  
Le condizioni supplementari sono riportate alla cifra 4.7.1.
- Treni speciali viaggiatori  
Se si ordinano treni speciali viaggiatori in relazione a una catena di viaggio (ad es. in caso di sdoppiamento del treno/treni supplementari, misure nel traffico ferroviario, grandi eventi ecc.) al momento dell'ordinazione nei posti di fermata si devono indicare i portatori di coincidenza e i recettori di coincidenza nonché i tempi di attesa.

#### Eccezioni periodo d'orario 2022

Nell'applicazione della cifra 4.2.7.3 sono ammesse le seguenti eccezioni:

- Viaggiatori:
  - Treni supplementari come
    - Sdoppiamento di treno
    - Circolazione nei festivi
    - Grandi eventi
- Merci:
  - Treni inclusi nella cifra 4.2.7.3 che circolano già nel periodo di orario 2021:
    - Trasporti secondo I-50062 (Limitazioni del traffico con merci pericolose associate alla sostanza di riferimento cloro)
    - Trasporti di argilla

#### 4.2.8 Indicazioni necessarie e direttive da considerare per le prestazioni supplementari

**4.2.8.1 Prestazioni supplementari, indicazioni necessarie**

- Tipo di prestazione / Tipo di prestazione supplementare ordinata
- Nome del richiedente o della ITF incaricata
- Numero di treno (se noto)
- Codice debitore
- Merce pericolosa (RID: numero d'identificazione del pericolo, codice FGP/numero ONU)
- Fabbisogno di binari speciali (indicazione del numero di binario o del binario di carico e scarico, incl. fascia temporale dalle ... alle ...)
- Date di circolazione/Periodo di circolazione (giorni di circolazione e di ordinazione, intervallo di circolazione) in relazione a
- Indicazioni sul punto d'esercizio
  - Orario di arrivo o origine nel punto d'esercizio o inizio temporale della prestazione supplementare
  - Orario partenza o destinazione nel punto d'esercizio o termine temporale della prestazione supplementare
- Complemento per ricoveri di veicoli motore
  - Indicazione numero binario (richiesta di binario)
  - Indicazione del tipo di veicolo motore
- Composizione/Formazione (veicoli motore termici/elettrici, numero di carrozze/carri, tipo, lunghezza in metri)

**4.2.8.2 Prestazioni supplementari, direttive da considerare**

Le indicazioni richieste nel modulo d'ordinazione per prestazioni supplementari.

**4.2.9 Vie legali in caso di controversie sull'attribuzione delle tracce**

La RailCom è competente per eventuali controversie insorte in merito all'accesso alla rete. Qualora sussista il sospetto che l'accesso alla rete sia impedito o non esente da discriminazioni, la RailCom può avviare inchieste d'ufficio.

**4.3 Prenotazione di capacità per limitazioni temporanee****4.3.1 Principio di base**

I GI pianificano i lavori di manutenzione e di ampliamento nel quadro dell'elaborazione dell'orario di rete. La base è contenuta nel piano di utilizzazione della rete (PUR). I richiedenti vengono informati di norma prima possibile. Gli interessi dei richiedenti vengono considerati nella pianificazione e ove possibile soddisfatti.

Il piano di utilizzazione della rete (PUR) presenta le seguenti riduzioni di tracce nell'orizzonte concettuale (valori di riferimento):

- Sbarramenti continui (sbarramenti totali o sbarramenti di singoli binari) di almeno 30 giorni
- Sbarramenti singoli identici ricorrenti di almeno 30 giorni
- Intervalli in alcuni casi più brevi con grande effetto sulla capacità

Nel PUR non sono contenute tutte le limitazioni della capacità a tempo determinato. In alcuni casi queste vengono pianificate solo dopo la scadenza per l'ordinazione delle tracce. L'articolo 11b OARF stabilisce le scadenze entro le quali i GI devono pubblicare eventuali restrizioni di capacità a tempo determinato per lavori di costruzione. L'articolo 10 OARF-UFT disciplina il procedimento da seguire qualora durante la limitazione della capacità non possa più essere attuato il numero di tracce-ore disposto nel PUR a seconda del tipo di trasporto.

In caso di limitazioni della capacità a tempo determinato che non sono considerate in modo esaustivo nel PUR, si cerca di raggiungere un accordo comune con i richiedenti interessati.

Qualora non fosse possibile accordarsi su una soluzione, si deve cercare per quanto possibile di attribuire le tracce in base al PUR tra i tipi di trasporto. Ciò significa che in una prima fase per la durata della limitazione della capacità non verranno considerate le richieste di tracce che eccedono nel tempo senza limitazione della capacità l'entità assicurata per ciascun tipo di trasporto e che richiedono capacità residua.

Qualora la capacità limitata continui a non essere sufficiente per l'attribuzione delle tracce secondo le direttive del PUR, a tempo determinato e per la durata della limitazione della capacità il GI può adeguare il numero di tracce previsto e la loro qualità per ciascun tipo di trasporto per la tratta interessata nonché per le tratte di dirottamento prese in considerazione. L'aggiudicazione delle tracce si effettua secondo le disposizioni della cifra 4.5.1 e segg. del presente NWS.

Qualora al momento dell'attribuzione delle tracce nel processo dell'orario annuale secondo 4.3.1 siano state comunicate eventuali limitazioni della capacità a tempo determinato, le cui ripercussioni effettive sulle singole tracce non sono state tuttavia ancora pianificate esaustivamente, le tracce vengono attribuite ai richiedenti con un'apposita riserva.

I richiedenti vengono informati per iscritto in merito a eventuali lavori di manutenzione e ampliamento riguardanti tracce già assegnate.

#### 4.3.2 Scadenze e informazioni dei richiedenti

Si applicano le stesse disposizioni come alla cifra 4.3.1.

#### 4.4 Accordi quadro

Il SAT redige una dichiarazione di capacità di riferimento. Richiedenti e GI hanno la possibilità stipulare accordi quadro conformemente all'articolo 12b OARF.

##### 4.4.1 Dichiarazione di capacità di riferimento

Sezione di tratta	Capacità aggiudicate in accordi quadro	Capacità libere per accordi quadro
n/a	vuoto	vuoto

##### 4.4.2 Situazione attuale

Al momento il GI non offre accordi quadro.

#### 4.5 Assegnazione della capacità

##### 4.5.1 Richieste di tracce/ordinazioni di tracce orario annuale

###### 4.5.1.1 Scadenze

L'assegnazione ordinaria delle tracce si effettua sulla base delle scadenze stabilite dall'UFT per la richiesta di tracce. I termini concreti dell'anno di orario corrispondente sono riportati nell'allegato NWS 4.5.

###### 4.5.1.2 Procedura d'ordinazione svizzera, orario annuale

Procedura d'ordinazione (BV)	Scadenza	SAT	RNE	Tipo	Ingresso ordinazione e assegnazione
BV1	Piano annuale fino a scadenza domanda	Piano annuale	Path Request	Traccia regolare	SAT secondo ordine di priorità
BV2	Piano annuale dopo scadenza domanda	Piano annuale	Late Path Request	Traccia regolare	SAT first come, first served

**4.5.1.3 Richiesta di traccia**

Il richiedente si adopera affinché le sue richieste di tracce siano regolari per forma e contenuto e vengano presentate con il tool di ordinazione prescritto.

In caso di richieste incomplete o non plausibili SAT concede al richiedente un termine suppletorio di cinque (5) giorni lavorativi per integrare o correggere i dati mancanti, errati o non consentiti. Se il richiedente non può soddisfare questa richiesta, SAT non dà seguito alla sua richiesta.

Non sono ammesse cosiddette richieste di varianti, con due o più opzioni di attuazione, perché causano oneri di pianificazione superflui e vincolano le capacità della rete. Pertanto, in caso di richiesta di varianti, SAT non considererà nessuna delle richieste.

Se alla scadenza del termine per la presentazione delle richieste di attribuzione ordinaria delle tracce, determinati requisiti non sono ancora chiari (ad es. treni loc e treni merci trattori), si consiglia di ordinare le relative tracce successivamente (BV2). Le ordinazioni presentate successivamente vengono tuttavia in secondo ordine rispetto alle ordinazioni presentate nei tempi previsti.

SAT assegnerà ai richiedenti le tracce per il traffico nazionale e transfrontaliero in via provvisoria secondo le scadenze indicate nell'allegato NWS 4.5. Il richiedente riceve in merito un'offerta vincolante insieme alla garanzia di poter realizzare i suoi concetti di produzione. Ogni attribuzione avviene con riserva di fattibilità delle prestazioni supplementari ordinate. In caso di conflitti, se le soluzioni adottate non si sono ancora concluse, l'attribuzione provvisoria ha luogo solo dopo l'eliminazione dei conflitti, tuttavia nei tempi più rapidi possibile.

**Tracce per il traffico transfrontaliero (non si applica alle tracce del catalogo specifico dei corridoi)**

Le tracce del traffico transfrontaliero (ad eccezione delle tracce del catalogo specifico del corridoio) possono essere richieste a livello nazionale presso i rispettivi uffici per l'aggiudicazione delle tracce oppure presso i punti della rete OSS dei GI che aderiscono a RailNetEurope (RNE) e degli Uffici per l'aggiudicazione delle tracce indipendenti. Presso i punti della rete OSS i richiedenti possono presentare una richiesta armonizzata per tutta la tratta internazionale presso un solo ufficio per l'aggiudicazione delle tracce aderente alla rete mediante il tool di ordinazione PCS. Informazioni dettagliate per la richiesta e l'attribuzione di tracce nel traffico transfrontaliero sono reperibili nella guida «Procedura per gli annunci internazionali di tracce» (vedere [www.rne.eu](https://rne.eu) (<https://rne.eu/sales-timetabling/>); parola chiave: timetabling).

Nelle interfacce con reti di GI esteri, le ordinazioni devono essere presentate secondo le modalità indicate alla [pagina internet di del SAT \(http://www.tvs.ch\)](http://www.tvs.ch) (parola chiave: Servizi/Uso delle tracce «Normative nelle stazioni di frontiera»).

**Nota**

L'attribuzione formale delle tracce ha luogo secondo le disposizioni nazionali vigenti applicabili.

**4.5.1.4 Richiesta e attribuzione di prestazioni supplementari**

Le prestazioni supplementari ordinate nel piano annuale, in particolare capacità per il ricovero di veicoli ferroviari nonché l'utilizzo di binario di carico/impianti di binari di carico vanno ordinate entro e non oltre le scadenze indicate nell'allegato NWS 4.5 con il «Modulo di ordinazione prestazioni supplementari». Il SAT assegnerà queste prestazioni supplementari in via definitiva come da termini indicati nell'allegato NWS 4.5. In caso di conflitti, se le soluzioni adottate non si sono ancora concluse, l'attribuzione ha luogo solo dopo l'eliminazione dei conflitti, tuttavia nei tempi più rapidi possibile.

I gruppi di formazione nelle stazioni di smistamento influiscono sulla scelta della traccia per la relativa prestazione di base. Per questo anche l'uso di gruppi di formazione nelle stazioni di smistamento nel piano annuale deve essere richiesto con il tool di ordinazione NeTS-AVIS insieme alle prestazioni di base nel rispetto dei termini indicati nell'allegato NWS 4.5.

I richiedenti possono indicare un determinato binario nell'ordinazione (in caso di ricovero dei veicoli motore: obbligatori numero di binario e tipo di veicolo motore). Non sussistono tuttavia diritti prioritari all'uso specifico dell'uno o dell'altro binario.

**4.5.1.5 Assegnazione di capacità libere**

Al termine della risoluzione dei conflitti nella procedura ordinaria in materia di orario (concernente tutte le richieste per il piano annuale che pervengono entro il secondo lunedì di aprile), nel PUR il SAT può attribuire capacità assicurate per un tipo di trasporto, ma rimaste libere, anche ad altri tipi di trasporto.

Le attribuzioni per offerte regolari del traffico viaggiatori, che utilizzano capacità libere di un altro tipo di trasporto, hanno bisogno dell'approvazione dell'UFT (art. 12 cpv. 3 OARF). Le offerte del traffico viaggiatori si intendono regolari ai sensi della presente disposizione, quando vengono pubblicate sui canali e media per la consultazione dell'orario e sono pianificate per almeno dieci (10) giorni all'anno tra due località negli stessi orari.

**4.5.1.6 Assegnazione di capacità libere**

Le tracce richieste (prestazioni di base) devono essere ordinati definitivamente entro e non oltre i termini indicati nell'allegato NWS 4.5. Il SAT assegna definitivamente le prestazioni di base alle scadenze indicate nell'allegato NWS 4.5.

**4.5.2 Richieste di tracce/ordinazioni di tracce, orario infrannuale****4.5.2.1 Scadenze**

Si veda l'allegato NWS 4.5.

**4.5.2.2 Procedure d'ordinazione svizzere, orario infrannuale**

Procedura d'ordinazione (BV)	Scadenza	SAT	RNE	Tipo	Ingresso ordinazione e assegnazione	
BV3	Piano annuale dopo assegnazione definitiva	Piano infrannuale	Late	Path	Traccia regolare	SAT first come, first served
			Request	Ad-hoc		
			Request	Ad-hoc		
BV4a	Aggiornamento piano annuale (JUP)	Piano infrannuale	Request	Traccia regolare	SAT first come, first served	
			Request	eventualmente con treno speciale preparatorio		

**4.5.2.3 Richiesta di traccia**

Le tracce per il piano annuale possono anche essere ordinate dopo la scadenza dei termini per l'attribuzione ordinaria delle tracce. Tuttavia in questo caso l'attribuzione viene in secondo ordine rispetto alle richieste presentate nei tempi previsti e in base all'ordine di ricezione delle richieste (principio «first come – first served»).

Sulle reti a scartamento normale interoperabili per le tracce regolari le ordinazioni (prestazioni di base e supplementari) devono essere presentate infrannualmente al SAT e vengono successivamente elaborate su suo incarico dal GI di competenza. L'assegnazione viene effettuata dal SAT.

Le attribuzioni per offerte regolari del traffico viaggiatori, che utilizzano capacità libere di un altro tipo di trasporto, hanno bisogno dell'approvazione dell'UFT (art. 12 cpv. 3 OARF). Le offerte del traffico viaggiatori si intendono regolari ai sensi della presente disposizione, quando vengono pubblicate sui canali e media per la consultazione dell'orario e sono pianificate per almeno dieci (10) giorni all'anno tra due località negli stessi orari.

Se la traccia ordinata a livello infrannuale è in conflitto con le tracce già attribuite, il GI offre, nella misura del possibile, delle alternative all'ordinante. Se non sono disponibili alternative adeguate o se non sono accettabili per l'ordinante, il SAT valuta il conflitto d'ordinazione. A seconda del tipo di conflitto, il SAT invita il richiedente interessato insieme al GI a una trattativa sotto la sua direzione per la soluzione del conflitto. L'assegnazione di ordinazioni di tracce infrannuali per tracce regolari viene effettuata dal SAT, come anche ogni rifiuto. Eventuali ordinazioni con precedente offerta di tracce devono essere presentate al GI almeno tre (3) giorni lavorativi prima della data di esecuzione.

**4.5.3 Richieste di tracce/ordinazioni di tracce, orario a breve termine**
**4.5.3.1 Scadenze**

L'ultima scadenza per richiedere le tracce ai sensi dell'articolo 11 capoverso 3 OARF è:

- alle ore 17 del giorno precedente lo svolgimento di singole corse non regolari di imprese che hanno già prenotato altre tracce su una tratta per lo stesso periodo d'orario;
- 30 giorni prima della prima corsa in tutti gli altri casi.



**4.5.3.2 Procedure d'ordinazione svizzere, orario a breve termine**

Procedura d'ordinazione (BV)	Scadenza	SAT	RNE	Tipo	Ingresso ordinazione e assegnazione
BV4b	Piano giornaliero Ordinazione a breve termine treni speciali	Piano infrannuale	Ad-hoc Request	Treno speciale	GI first come, first served
BV5	Piano giornaliero Ordinazioni operative Treni speciali	Piano infrannuale	Ad-hoc Request	Treno speciale	GI first come, first served

**4.5.3.3 Richiesta di traccia**

Le tracce e le prestazioni supplementari possono essere ordinate anche a breve termine per l'anno di orario in corso. Le ordinazioni presentate nell'orario in corso vengono tuttavia in secondo ordine rispetto alle tracce ordinate e attribuite nel piano annuale e possono riguardare unicamente capacità residue. Le richieste vengono assegnate indipendentemente dal tipo di trasporto in base alla sequenza di arrivo (principio «first come – first served»).

Le tracce per l'anno di orario in corso devono essere ordinate con il tool di ordinazione NeTS-AVIS (per le richieste internazionali vedere la cifra 4.2.4).

Per ragioni di scadenze, le ordinazioni di tracce per treni speciali vengono elaborate e attribuite/rifutate direttamente dai servizi operativi del GI. I GI informeranno il SAT di eventuali rifiuti deliberati. Il SAT verificherà successivamente se l'ordinazione si è svolta correttamente e se la decisione di rifiuto è stata presa senza discriminazioni ed è stata giustificata.

**Procedura d'ordinazione BV4b**

L'ordinante può scegliere se fare un'ordinazione «con offerta» o se rinunciare a questa opzione e richiedere direttamente un'assegnazione come da ordinazione o dell'alternativa migliore.

Le ordinazioni con offerta vanno presentate almeno tre (3) giorni lavorativi prima dell'esecuzione. I GI sono vincolati alla loro offerta per un periodo di cinque (5) giorni lavorativi o fino all'esecuzione prevista. Se entro tale scadenza l'offerta non viene accettata, si considera rifiutata dal richiedente.

**Procedura d'ordinazione BV5**

Ciò riguarda le ordinazioni di treni speciali e le ordinazioni di tracce presentate dopo le ore 8.00 del giorno precedente l'esecuzione (fine settimana sab./dom. e giorni festivi secondo il calendario NeTS non vengono considerati come giorno precedente o come giorno lavorativo). Il termine ultimo di ordinazione presso i servizi operativi del GI è 90 minuti prima della partenza del treno. Nel caso di ordini, la cui elaborazione richieda un notevole impegno di tempo, i GI si riservano tuttavia di addebitare le ore impiegate.

#### 4.5.3.4 Regole d'eccezione

##### **Corse di misurazione e di prova nonché altri traffici speciali**

Per corse di misurazione e di prova o corse con veicoli speciali (ad es. Diplory), il termine per l'ordinazione è di almeno cinque (5) giorni lavorativi.

##### **Trasporti eccezionali con misure d'esercizio Infrastruttura**

- TE con misure d'esercizio Infrastruttura 5 giorni lavorativi
- TE con misure d'esercizio Infrastruttura e superamento del profilo di spazio libero laterale: 10 giorni lavorativi

Eventuali registrazioni per il trasporto (avvisi d'esecuzione) sono possibili solo previa ordinazione dei trasporti eccezionali con misure d'esercizio Infrastruttura. La registrazione può essere effettuata al più tardi 120 minuti prima della partenza del treno. Eventuali modifiche a breve termine (ad es. spinta di carichi, mancanza di un piano di trasporto) potranno essere elaborate solo per TE senza misure d'esercizio Infrastruttura.

#### 4.5.4 Procedura di coordinamento

##### 4.5.4.1 Principi, divieto di ordinazioni abusive a vuoto

In linea di principio tutti i richiedenti possono determinare le tracce desiderate liberamente e senza restrizioni. Pertanto il richiedente deve potere ottenere per tempo le tracce necessarie per l'attuazione dei propri concetti di produzione o degli ordini dei clienti previsti, anche se al momento della richiesta non ha ancora stipulato alcun contratto con i propri clienti finali. Non sono tuttavia ammesse ordinazioni la cui presentazione sia finalizzata unicamente a ostacolare un richiedente concorrente e/o a procurarsi una migliore posizione iniziale nella procedura di attribuzione delle tracce rispetto a ordinazioni di tracce concorrenti (in particolare allo scopo di aggirare l'ordine di priorità). Qualora abbia il sospetto di ordinazioni abusive a vuoto non supportate da un'idea commerciale di base, SAT ha la facoltà di richiedere al richiedente ulteriori informazioni e documentazioni che possano attestare che si tratti di trasporti pianificati o effettivi. Qualora queste documentazioni o informazioni non vengano prodotte o non siano della qualità richiesta, la richiesta di tracce potrà essere respinta integralmente o parzialmente.

##### 4.5.4.2 Diverse ordinazioni per lo stesso trasporto

Qualora si sospettino diverse ordinazioni per lo stesso trasporto (ad es. nel caso di procedure di appalto in corso), SAT esigerà informazioni sulle motivazioni alla base dell'ordinazione (committente, idea commerciale). In tal senso SAT si sforza di tenere in massima considerazione le esigenze di riservatezza dei richiedenti rispetto ai concorrenti.

In caso di diverse ordinazioni per lo stesso trasporto comunicate con trasparenza nei confronti dei richiedenti interessati, SAT mira a sovrapporre entrambe le richieste in tracce identiche. Qualora vi riesca, la traccia viene attribuita al richiedente che è in grado di esibire un attestato a prova del trasporto. Qualora entro la scadenza prevista per l'attribuzione nessuno dei richiedenti interessati produca tale attestato, tutti riceveranno un'attribuzione limitata.

Qualora il tentativo di accorpare le diverse richieste su un'unica traccia vada a vuoto, tutte le domande interessate restano senza restrizioni nel processo normale.

#### 4.5.4.3 **Obbligo di partecipazione alla procedura di coordinamento**

SAT punta a soddisfare il più possibile tutte le richieste di tracce. Qualora siano state presentate richieste per tracce contemporanee, non armonizzabili tra loro, ai sensi dell'OARF-UFT nonché (contestualmente) ai sensi dell'articolo 46 della direttiva UE 2012/34, SAT eseguirà una procedura di coordinamento. I richiedenti interessati sono tenuti a partecipare a questa procedura, in particolare partecipando alle trattative per la risoluzione dei conflitti e presentando le informazioni e la documentazione richieste da SAT. Laddove un richiedente non adempia l'obbligo di collaborare o lo adempia solo in parte e complicherebbe o renda impossibile in tal modo lo svolgimento della procedura di coordinamento, gli verranno imputate le conseguenze negative che ne derivano. Ciò può portare al rifiuto della sua richiesta di tracce.

#### 4.5.4.4 **Prestazioni supplementari**

Si effettua una distinzione tra prestazioni supplementari, necessarie per l'erogazione di una prestazione di base, e prestazioni supplementari senza riferimento diretto a una prestazione di base. In caso di conflitti non risolvibili di comune accordo agli ordinanti prestazioni supplementari senza riferimento a una prestazione di base verrà richiesta una maggiore flessibilità.

Anche in caso di conflitti d'ordinazione di prestazioni supplementari viene lanciata una procedura di coordinamento. Se non è possibile raggiungere un accordo nella procedura di coordinamento, l'attribuzione delle prestazioni supplementari si svolge in base alle norme descritte di seguito:

1. Eventuali ordinazioni di prestazioni supplementari costituenti una premessa obbligatoria per l'erogazione di prestazioni di base verranno considerate come prioritarie rispetto a ordinazioni di prestazioni supplementari senza riferimento diretto a prestazioni di base. Per quanto riguarda eventuali ordinazioni di prestazioni supplementari con riferimento diretto a prestazioni di base, le prestazioni supplementari ricevono la stessa priorità della rispettiva prestazione di base.
2. Le prestazioni supplementari senza riferimento diretto a una prestazione di base vengono attribuite nel seguente ordine di graduatoria:
  1. Prestazioni supplementari per esigenze per le quali per motivi tecnici non si possono offrire alternative.
  2. Prestazioni supplementari per esigenze alle quali si ricorre reiteratamente nel corso dell'anno di orario, in funzione della frequenza delle esigenze notificate. La valutazione si effettua analogamente alla procedura prevista nel caso di conflitti tra tracce nel piano annuale.

#### 4.5.4.5 **Tracce del catalogo specifico dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci**

Per le tracce del catalogo specifico del corridoio attribuite dall'OSS di corridoio si applicano procedure speciali e particolari regole di priorità. Esse sono descritte nel documento informativo del corridoio fascicolo 4 del rispettivo corridoio ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu) (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu>), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu) (<http://www.rfc-northsea-med.eu>)).

#### 4.5.5 **Soluzione dei conflitti**

Nell'ambito della procedura di coordinamento, se possibile, ai richiedenti verranno offerte tracce alternative diverse dalle richieste di tracce originarie. Nell'interesse di un utilizzo ottimale della capacità dell'infrastruttura, SAT può richiedere da ogni richiedente flessibilità sia nel traffico viaggiatori che nel traffico merci laddove tale richiesta consenta di realizzare ulteriori richieste di tracce. Le coincidenze all'interno di una catena di trasporto coordinata del traffico viaggiatori pubblico o del traffico merci devono essere garantite secondo possibilità. Nel traffico viaggiatori cadenzato ciò riguarda le coincidenze tra treni con una frequenza pari al massimo alla cadenza semioraria (compresa). In caso di treni che intensificano la cadenza semioraria, la flessibilità attesa va oltre la garanzia della coincidenza.

Qualora nella procedura di coordinamento non fosse possibile raggiungere un accordo, l'attribuzione delle tracce si svolge in base alle disposizioni della Lferr, dell'OARF e dell'OARF-UFT secondo le regolamentazioni specificate qui di seguito:

**4.5.5.1 Soluzione dei conflitti nell'aggiudicazione delle tracce in base al piano di sfruttamento della rete (PUR)**

Le tracce vengono aggiudicate in base al piano di utilizzazione della rete (PUR). Dal PUR non scaturisce tuttavia alcun diritto né obbligo, in quanto tale piano assicura rispettivamente solo le capacità di determinati tipi di trasporto, ma non per le singole imprese.

**4.5.5.2 Ordine di priorità**

Se ai richiedenti non possono essere offerte alternative nell'ambito della flessibilità attesa oppure qualora il conflitto d'ordinazione non sia risolvibile di comune accordo, in conformità alle direttive di legge SAT dà priorità alle richieste che non limitano il numero né la qualità delle tracce assicurate nel PUR per i propri e altri tipi di trasporto.

Se all'interno di un tipo di trasporto vengono presentate più richieste di tracce di quante ne siano previste nel PUR o qualora sussistano conflitti d'ordinazione non risolvibili di comune accordo tra richieste di tracce, si applica il seguente ordine di priorità:

1. Conflitti d'ordinazione con coinvolgimento esclusivo del traffico viaggiatori
  1. Richieste presentate in base a un accordo quadro (art. 12c cpv. 2 lett. a OARF).
  2. Richieste del traffico viaggiatori cadenzato.
  3. Treni che forniscono un contributo di copertura maggiore per ciascuna richiesta di tracce interessata.
2. Conflitti d'ordinazione in cui non sono coinvolte solo tracce del traffico viaggiatori.
  1. Richieste presentate in base a un accordo quadro (art. 12c cpv. 2 lett. a OARF).
  2. Treni merci per i quali per motivi tecnici, in particolare per la sagoma limite richiesta, non si possono offrire alternative. L'onere probatorio è a carico dell'impresa richiedente.
  3. Richieste nell'ambito di sistemi coordinati di trasporto nel trasporto di merci richiesto per tutto l'anno, per le quali non sono possibili alternative. Ciò vale per treni richiesti per tutto l'anno, che fanno parte di sistemi di coincidenze del traffico interno a carri completi, comprese le reti Express o per l'invio postale di lettere o pacchi
  4. Richieste per treni che nel corso dell'orario annuale transitano ripetutamente, a seconda della frequenza delle corse che si effettuano. In questo caso le richieste sono classificate nelle seguenti tre categorie, con ordine di priorità decrescente:
    - o treni che circolano  $\geq 5$  giorni a settimana nella media annuale,
    - o treni che circolano  $\geq 3 - < 5$  giorni a settimana nella media annuale,
    - o treni che circolano  $\geq 1 - < 3$  giorni a settimana nella media annuale.

Ai fini della classificazione si considerano le tracce-giorni indicate nella richiesta. Le richieste della stessa categoria godono di uguale priorità. Se i treni stagionali non raggiungono la media annuale di un giorno per settimana, si confronta il numero delle giornate effettivamente ordinate per anno d'orario.

Se l'ordine di priorità secondo le lettere a o b non porta ad alcun risultato e se non è possibile risolvere definitivamente i conflitti, SAT lancia una procedura d'offerta.

In caso di conflitti d'ordinazione all'interno della capacità disponibile (capacità residua non assicurata dal PUR), il traffico viaggiatori cadenzato è prioritario (art. 9b cpv. 4 Lferr). Qualora non fosse possibile risolvere il conflitto d'ordinazione in maniera definitiva, SAT lancia una procedura d'offerta.

**4.5.5.3 Procedura d'offerta**

Oggetto della procedura d'offerta è la singola traccia per la quale è stata presentata più di una richiesta di attribuzione.

SAT comunica simultaneamente a tutti i richiedenti interessati che è stata lanciata una procedura d'offerta e li invita a presentare un'offerta entro una determinata scadenza (data e ora). Il termine per la presentazione dell'offerta è di quattro (4) giorni lavorativi, a meno che i partecipanti alla procedura d'offerta non concordino un'altra scadenza.

Se alla procedura d'offerta prende parte una richiesta per il traffico viaggiatori, l'offerta deve corrispondere almeno al contributo di copertura secondo l'articolo 20 OARF che si applica alla richiesta per il traffico viaggiatori interessata dal conflitto.

L'offerta più alta si aggiudica la traccia senza ulteriori trattative. In tal senso SAT stabilisce l'importo da pagare in modo tale che la differenza rispetto alla seconda offerta più alta non superi CHF 1000.-.

Nel caso in cui vengano presentate due o più offerte per lo stesso ammontare, la procedura d'offerta viene proseguita fino al prevalere di una richiesta sulle altre.

**4.5.5.4 Prestazioni supplementari**

Qualora anche in base all'ordine di priorità di cui alla cifra 4.5.4.4 non fosse possibile risolvere un conflitto d'ordinazione e quindi la prestazione supplementare non venisse attribuita a nessun ordinante, SAT lancia una procedura d'offerta. La prestazione supplementare viene attribuita al richiedente che presenta l'offerta più alta. Il vincitore paga al massimo CHF 1000.- in più rispetto alla seconda offerta più alta. La fatturazione si svolge direttamente attraverso SAT ai richiedenti vincenti. Il prezzo offerto va pagato anche se la prestazione supplementare attribuita mediante la procedura d'offerta non viene utilizzata o se successivamente vi si rinuncia.

In situazioni conflittuali complesse con più richiedenti e/o possibilità variabili di attribuzione, SAT determina la procedura del caso e informa le parti coinvolte.

**Conflitti sui tempi di sosta nel traffico merci**

Si definisce come tempo di sosta di un treno l'intervallo che intercorre tra l'arrivo del treno e il proseguimento della sua corsa, intervallo durante il quale il treno sfrutta capacità di binari nei punti d'esercizio.

Se in caso di conflitti sui tempi di sosta non si trova una soluzione di comune accordo, SAT raggruppa i tempi di sosta presenti nella finestra temporale oggetto del conflitto in unità di 15 minuti sulla base della richiesta di tracce.

Qualora non fosse possibile risolvere i conflitti all'interno di un raggruppamento, SAT effettua una procedura d'offerta all'interno del raggruppamento stesso con i richiedenti interessati (si applica per analogia la cifra 4.5.5.3). Per le richieste soccombenti nella procedura d'offerta e per le richieste raggruppate per le quali non è stato possibile trovare soluzioni all'interno della finestra temporale non viene effettuata alcuna attribuzione.

I richiedenti ai quali non è stato possibile assegnare il tempo di sosta richiesti hanno le seguenti opzioni:

- Rifiuto della richiesta di prestazione base (traccia) inclusa la prestazione supplementare (tempo di sosta) da parte di SAT;
- Attribuzione definitiva della prestazione di base (traccia) senza prestazione supplementare (tempo di sosta) con il contestuale impegno del richiedente di garantire la modifica di ordinazione della prestazione di base (traccia) per un'attuazione priva di conflitti entro 30 giorni prima del cambiamento d'orario.

Se la traccia corrispondente non viene modificata al più tardi 30 giorni prima del cambiamento d'orario, dovrà essere disdetta per l'intero anno d'orario (conseguenze sui costi conformemente al catalogo delle prestazioni).

#### **Risoluzione dei conflitti per il ricovero di veicoli motore**

In linea di principio, nessuno è titolare di diritti prioritari su un binario di ricovero. SAT assegna i binari di ricovero in modo da assicurare lo sfruttamento massimo possibile della parte dell'impianto.

I conflitti tra le ordinazioni di risorse per il ricovero di veicoli motore insorgono quando in un punto d'esercizio sono presenti diversi ordini per lo stesso binario. I conflitti vengono coordinati in una prima fase, nella quale i veicoli motore vengono suddivisi in tre categorie da gestire in successione:

1. veicoli motore in impiego in produzione;
2. veicoli motore di riserva;
3. veicoli motore per riparazioni e per altre esigenze di ricovero non direttamente correlate alle prestazioni di base.

I binari di raccordo senza conflitti dopo il coordinamento vengono assegnati. Senza conflitto significa che, per un determinato binario di ricovero, esiste solo un ordine di un committente.

Se questa successione di elaborazione non porta a un risultato definitivo, per i binari soggetti a conflitti SAT esegue una procedura d'offerta. Per analogia si applica la cifra 4.5.5.3.

#### **4.5.5.5 Korridor-Katalogtrassen der Güterverkehrskorridore**

Per le tracce del catalogo specifico del corridoio attribuite dall'OSS di corridoio si applicano procedure speciali e particolari regole di priorità. Esse sono descritte nel documento informativo del corridoio fascicolo 4 del rispettivo corridoio ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu) (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu>), [www.rfc-northsea-med.eu](http://www.rfc-northsea-med.eu) (<http://www.rfc-northsea-med.eu>)).

#### **4.6 Tratte saturate**

Qualora SAT non possa prendere in considerazione richieste di attribuzione di tracce a causa della mancanza di capacità su una data tratta o qualora sia prevedibile che ciò accada, dovrà dichiarare tale tratta saturata. Nell'ambito di un'analisi della capacità SAT insieme al/ai GI interessato/i determina le cause del problema che ha portato alla saturazione. A seconda della causa e della possibile durata della mancanza di capacità, SAT dispone possibili misure a medio e breve termine per porvi rimedio. Inoltre SAT può ritirare eventuali tracce e attribuirle a un altro richiedente, qualora la traccia sia utilizzata su una tratta saturata in misura minore rispetto a quanto stabilito dalle condizioni di accesso alla rete pubblicate (art. 12 cpv. 4 OARF).

Le suddette specifiche si applicano sia a tratte sia a nodi ferroviari sia a prestazioni di base e supplementari.

Eventuali dichiarazioni di saturazione esistenti sono pubblicate, insieme alle corrispondenti analisi delle capacità, sul [sito Internet di SAT](http://www.tvs.ch) (<http://www.tvs.ch>) (parola chiave: «Attualità/Infoteca»).

#### **4.7 Trasporti eccezionali e merci pericolose**

##### **4.7.1 Trasporti eccezionali**

In seno alla procedura d'ordinazione da BV1 a BV4a (orario annuale e aggiornamento dell'orario JUP) vengono elaborate solo richieste di tracce per treni regolari con trasporti eccezionali senza misure d'esercizio Infrastruttura, se è presente un numero di autorizzazione TE valido come da cifra 3.4.3.

I trasporti eccezionali con misure d'esercizio Infrastruttura devono essere ordinati entro la procedura d'ordinazione BV4b (Ordinazioni a breve termine di treni speciali) indicando il numero di autorizzazione TE valido per mezzo di

- ordinazione delle tracce per treni speciali e piano di trasporto oppure
- per treni già disposti solo per mezzo del piano di trasporto

nell'orario infrannuale nel rispetto della cifra 4.2.7 con il tool di ordinazione NeTS-AVIS.

Le scadenze per l'ordinazione sono disciplinate alla cifra 4.5.3.4.

#### **4.7.2 Merci pericolose**

Le disposizioni per il trasporto di merci pericolose sono riportate nella cifra 2.4.3. Contestualmente all'ordinazione deve essere fornita anche la classe di pericolo RID e il codice FGP/il numero ONU.

### **4.8 Regole dopo l'attribuzione delle tracce**

#### **4.8.1 Regole per la modifica di tracce da parte del richiedente**

Le indicazioni fornite nella richiesta o nell'ordinazione delle tracce (vedere cifra 4.2.7 e segg.) sono vincolanti. Ogni modifica successiva di questi dati da parte del richiedente deve essere eseguita con il tool di ordinazione sotto forma di annullamento e nuova ordinazione. Restano salve modifiche che non abbiano ripercussioni sull'allestimento della traccia e che quindi non richiedano annullamenti né nuove ordinazioni.

Le tracce non possono essere né vendute, né trasferite a un'altra impresa (art. 9a cpv. 5 Lferr). L'incarico con cui un'ITF viene incaricata di svolgere il trasporto non è considerato né vendita, né trasferimento.

#### **4.8.2 Regole per la modifica di tracce da parte dei GI**

I GI riducono al minimo la necessità di modifica delle tracce. I seguenti motivi possono però richiedere una modifica delle tracce da parte dei GI:

- Messa a conoscenza dell'effetto, spostamento inatteso, abbreviazione o prolungamento di una restrizione di capacità temporanea comunicata.
- Manifestazione di restrizioni di capacità per causa di forza maggiore.
- Necessità di adeguamento delle tracce assegnate sulla base delle richieste consegnate non prioritariamente. Se il GI decide di accogliere nell'orario delle richieste consegnate non prioritariamente che interessano tracce già assegnate, deve ottenere il consenso all'adattamento dai richiedenti interessati.

I richiedenti vengono informati immediatamente dal GI, non appena si ipotizza la modifica delle tracce. I GI offrono tracce alternative a seconda della possibilità. In tal senso si basano sulla richiesta originaria e sulle esigenze commerciali e di esercizio dei richiedenti.

#### **4.8.3 Regole per la mancata utilizzazione di tracce**

In linea di principio le tracce non necessarie devono essere disdette con il tool di ordinazione o si deve ordinare una soppressione per tracce già disposte. Se la traccia non viene disdetta né viene disposta come soppressione, il treno non condotto viene conteggiato sulla base dei valori standard, si veda anche la cifra 5.6.3.

#### **4.8.4 Regole per la disdetta di tracce**

Le tracce attribuite in modo definitivo devono essere disdette con il relativo tool di ordinazione. I requisiti e le condizioni esatte per la rinuncia all'utilizzo di tracce attribuite in modo definitivo (prestazioni di base e supplementari) sono reperibili alla cifra 5.6.4. Per le tratte saturate descritte alla cifra 4.6 possono essere applicate disposizioni in deroga per le tracce attribuite in modo definitivo e per quelle attribuite in via provvisoria.

La rinuncia all'utilizzo delle tracce transfrontaliere deve avvenire in accordo con i partner stranieri del caso. In caso di disdette, è necessario indicare nel tool di ordinazione alla voce «Istruzioni» gli accordi con i partner (ad es. «il progetto non viene più realizzato» o «dei partner richiedenti hanno disdetto le tracce sulle tratte estere»).

Per quanto riguarda la rinuncia a tracce attribuite del catalogo specifico del corridoio, le eventuali disposizioni del corridoio per il trasporto ferroviario delle merci Rhine-Alpine o North Sea-Mediterranean hanno la priorità rispetto alle disposizioni nazionali ([www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu) (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu/>), [www.northsea-med.eu](http://www.northsea-med.eu) (<http://www.northsea-med.eu/>)).

## 4.9 Timetabling and Capacity Redesign (TTR)

La definizione europea di TTR è riportata nell'allegato NWS 4.9. Nel presente capitolo si tratteranno soltanto brevemente le particolarità svizzere.

### 4.9.1 Obiettivi di TTR

Utilizzazione ottimale della capacità infrastrutturale esistente mediante l'adattamento del processo di aggiudicazione delle tracce a livello internazionale incluse le sue condizioni quadro.

### 4.9.2 Componenti di processo

Come base per il TTR sono stabiliti i seguenti componenti di processo:

- Programma di utilizzazione della rete (PRUR)
- Piano di utilizzazione della rete (PUR)
- Restrizioni di capacità temporanee (Temporary Capacity Restrictions, TCR)
- Pianificazione annuale
- Pianificazione continua
- Pianificazione ad-hoc

### 4.9.3 Introduzione

La base per il modello di capacità viene posta in Svizzera con PRUR e PUR.

#### 4.9.3.1 Registrazione di esigenze di capacità

La registrazione di esigenze di capacità si effettua in Svizzera secondo i processi PRUR e PUR.

#### 4.9.3.2 Modello di capacità

Il modello di capacità si basa su PRUR e PUR.

### 4.9.4 Progetto pilota TTR

I GI svizzeri e il SAT collaborano nel progetto pilota «Mannheim-Basilea» che intende integrare vantaggiosamente dei primi componenti del TTR nel processo di ordinazione e assegnazione delle tracce.

## 5 Prestazioni e prezzi

### 5.1 Introduzione

A differenza degli Stati membri dell'UE, nei quali le prestazioni vengono offerte sotto forma di pacchetto minimo di accesso, prestazioni supplementari e prestazioni accessorie in conformità dell'Allegato 2 della direttiva 2012/34/UE, in Svizzera vengono erogate prestazioni di base, supplementari e di servizio in conformità dell'Ordinanza (<http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html>) concernente l'accesso alla rete ferroviaria (<http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html>).



Non vi è pertanto nessuna corrispondenza diretta fra i contenuti del presente capitolo e quelli dei Network Statement esteri. Ulteriori informazioni sono reperibili nel [catalogo delle prestazioni](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/servizi-e-prezzi.html) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/servizi-e-prezzi.html>) comune dei gestori dell'infrastruttura.

## 5.2 Principi di fatturazione

Nell'articolo 18 OARF (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a18>) la remunerazione riferita all'utilizzo dell'infrastruttura viene definita «prezzo delle tracce».

Si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari. Il terzo componente del prezzo è costituito dalle prestazioni di servizio non associate all'accesso alla rete.



## 5.3 Prestazioni di base e prezzi secondo OARF (UE: pacchetto minimo di accesso 2012/34/UE)

Le prestazioni di base sono regolamentate dalle disposizioni contenute nell'articolo 21 OARF (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a21>) e sono suddivise in [prezzo di base](https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a19) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a19>), [contributo di copertura](https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20>) e [prezzo dell'energia elettrica](https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20a) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20a>).

Comprendono l'utilizzazione della traccia (nella qualità stabilita), comprese le prestazioni del servizio circolazione, la fornitura di corrente elettrica a partire dal filo di contatto, lo svolgimento sicuro e puntuale dell'esercizio sulla tratta comprese le prestazioni informatiche e di telecomunicazione necessarie, l'utilizzazione dei binari da parte dello stesso treno nel traffico merci e, per il traffico viaggiatori, la messa a disposizione di un binario con bordo di marciapiede nonché l'accesso agli impianti per il pubblico.

Come specificato alla cifra 4.2.7 e nell'allegato NWS 4.2.7 (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>), in caso di lacune o inesattezze dei dati può succedere che un treno non sia autorizzato a proseguire la corsa fino alla rettifica dei dati o che, al momento della fatturazione del prezzo di base per l'usura e/o per il consumo di energia, vengano considerati i valori standard previsti dal catalogo delle prestazioni.

### 5.3.1 Prezzo di base

Le disposizioni di legge relative a tutti gli elementi del prezzo di base che influiscono sul prezzo sono elencate agli articoli 19 e 19a segg. OARF (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a19a>). Il prezzo di base deve coprire i costi marginali dell'infrastruttura.

La presenza di diversi fattori di incentivo e di prodotto (ad es. usura, domanda relativa a una tratta e qualità della stessa, supplemento di fermata, impatto ambientale, ETCS, mezzi di trazione, remunerazione in caso di disdetta) contribuisce a variare i prezzi dei diversi treni. In merito si devono osservare anche le disposizioni dell'allegato NWS 4.2.7 (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html>)

### 5.3.2 Contributo di copertura

Le disposizioni di legge relative al contributo di copertura sono definite nell' [articolo 20 NZV](#) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20>).

### 5.3.3 Prezzo dell'energia elettrica

Le disposizioni di legge relative al prezzo dell'energia elettrica sono definite nell' [articolo 20a OARF](#) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a20a>).

Ulteriori disposizioni rilevanti in merito all'installazione, registrazione e utilizzazione dei sistemi di misura dell'energia per la fatturazione dell'effettivo consumo energetico sono reperibili alla cifra 3.4.1.6.4 e nel rispettivo [allegato](#) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbba2660a>) [NWS](#) (<http://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbba2660a>) **3.4.1.6.4** (<http://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbba2660a>).

## 5.4 Prestazioni supplementari e prezzi secondo OARF (UE: prestazioni supplementari come da regolamento 2012/34/UE)

Le disposizioni di legge relative alle prestazioni supplementari sono definite all' [articolo 22 OARF](#) (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a22>).

I prezzi per prestazioni supplementari si basano sulle disposizioni del capitolo 3 del catalogo delle prestazioni.

Nell'ambito dell'utilizzazione di prestazioni supplementari le responsabilità per materiali mobili sono suddivise come segue:

ITF	GI
Aste per il controllo dei freni	Impianto di riscaldamento
Cavo di riscaldamento	Prese d'acqua
Tavola di riscaldamento	Sbrinatori per gli impianti di binari
Tubi flessibili	Staffe d'arresto (doppie)
Sbrinatori per il materiale rotabile	Segnale di protezione
Staffe d'arresto (semplici)	Cunei per gli scambi
Leva di ferro	Manovella per scambi
Asta di messa a terra	Asta di controllo
Teloni (carri)	Lanterna a luce bianca e rossa
Cunei	Banderuola di segnalazione rossa
Reti	Disco rosso di segnalazione fermata
Tavola d'avvertimento per staffe d'arresto	Paletta di comando
Tavole di preriscaldamento	
Segnale di coda del treno	
Disco per coda del treno	
Mobilift	

## **5.5 Prestazioni di servizio e prezzi secondo OARF (UE: prestazioni accessorie secondo il regolamento 2012/34/UE)**

In base all'articolo 23 OARF (<https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19983395/index.html#a23>), le ITF possono acquistare le prestazioni di servizio a prezzi liberamente negoziabili anche da imprese diverse dal GI. Tali prestazioni esulano dall'accesso non discriminatorio alla rete e comprendono ad es. prestazioni di distribuzione, la gestione dei bagagli, interventi in caso di perturbazione per ovviare a difetti non tali da impedire l'esercizio, piccola manutenzione, grande manutenzione, pulizia dei veicoli nonché prestazioni di telecomunicazione e di informatica che non concernono la circolazione dei treni propriamente detta.

## **5.6 Tasse, incentivi e sconti**

### **5.6.1 Taxe en cas de modification des sillons par le demandeur**

In caso di modifica dell'ordinazione di una traccia si applicano le tariffe indicate alla cifra 3.1 del catalogo delle prestazioni.

### **5.6.2 Tassa per la modifica di tracce da parte dei GI**

Rimane vuoto.

### **5.6.3 Tassa per la mancata utilizzazione della traccia**

Le tracce non utilizzate vengono conteggiate secondo la cifra 5.3.2 del catalogo delle prestazioni.

### **5.6.4 Tassa per la disdetta di una traccia**

In caso di disdetta dell'ordinazione di una traccia si applicano le tariffe indicate alla cifra 2.3 del catalogo delle prestazioni.

### **5.6.5 Incentivi e sconti**

Incentivi e sconti sono definiti alla cifra 2.2 e segg. del catalogo delle prestazioni. Essi includono:

- Supplemento trazione termica
- Supplemento merci pericolose nel traffico merci
- Buono insonorizzazione nel traffico merci
- Sconto ETCS
- Sconto per treni merci con rinforzo di trazione
- Sconto treni lunghi >500 m

## **5.7 Regolamentazione della controprestazione a seconda della prestazione**

Con l'applicazione IT EFA (ex ErZu) FFS Infrastruttura associa ritardi a un evento di attivazione. Sulla rete non si utilizza tuttavia nessun sistema bonus/malus.

## **5.8 Modifiche dei prezzi e dei diritti**

È fatta riserva di modifica delle prestazioni e dei prezzi stabiliti per legge. I prezzi praticati sono riportati nel catalogo delle prestazioni, ma possono comunque essere adeguati alle condizioni quadro a livello normativo.

## **5.9 Accordi sulla fatturazione [SAT]**

La fatturazione viene effettuata dai GI previa approvazione da parte del SAT.

# **6 Disposizioni operative**

## **6.1 Introduzione**

Il presente capitolo offre una panoramica delle disposizioni operative da rispettare sulla rete dei GI.

## **6.2 Prescrizioni / Norme**

### 6.2.1 Prescrizioni sulla circolazione dei treni

In osservanza dell'articolo 11a Oferr, l'UFT pubblica le Prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT), che sono applicabili a tutte le ITF che utilizzano infrastrutture ferroviarie svizzere. Esse comprendono le regole di sicurezza rilevanti per tutte le corse su binari.

Possono essere visualizzate dal sito [bav.admin.ch > «Diritto» > «Prescrizioni sulla circolazione dei treni \(PCT\)»](https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/pct-2020.html) (<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/diritto/basi-giuridiche-e-prescrizioni/pct-2020.html>).

### 6.2.2 Disposizioni esecutive

A complemento delle PCT, le imprese ferroviarie (ITF e GI) pubblicano disposizioni d'esecuzione, prescrizioni d'esercizio e raccomandazioni tecniche d'esercizio ai sensi degli articoli 12 e 12a Oferr.

### 6.2.3 Prescrizioni rilevanti per l'accesso alla rete

Le principali disposizioni di FFS Infrastruttura sono:

- I-30111: Disposizioni esecutive alle prescrizioni della circolazione – DE PCT Infrastruttura
- I-30121: Disposizioni esecutive PCT Disposizioni locali per la circolazione e i movimenti di manovra
- I-30131: Tabelle delle tratte RADN

Tutte le prescrizioni rilevanti per l'accesso alla rete possono essere consultate in [OneStopShop](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb4977b0) (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete.html#sbb4977b0>) come PDF e in parte all'indirizzo [vorgaben.sbb.ch \(/\)](https://vorgaben.sbb.ch/). Il sistema di distribuzione dei documenti elettronico LIDI-R assicura l'informazione in merito a modifiche delle ITF con convenzione sull'accesso alla rete.

Le singole prescrizioni possono essere ricevute in formato cartaceo a pagamento. A tale scopo è previsto un modulo d'ordinazione (<https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/accesso-alla-rete/modulo-d-ordine-regolamento-stampato.html>). Con riserva di modifiche.

### 6.2.4 Eccezioni

L'articolo 11a Oferr stabilisce che l'UFT può dichiarare applicabili le prescrizioni sulla circolazione dei treni dello Stato confinante per tratte brevi in prossimità della frontiera. Nel caso dei trasporti da e verso la stazione di Chiasso (sezioni Viaggiatori e Smistamento), ad esempio, per le ITF italiane si possono applicare le prescrizioni definite dal GI italiano RFI nel prospetto specifico (Fascicolo di Linea 25)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>Si applica la Convenzione riguardante le sezioni di tratta comprese tra confini degli stati e le stazioni di confine delle reti ferroviarie svizzera e italiana nonché l'accesso a tali sezioni di tratta, stipulata l'8 luglio 2014 tra l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e l'Agenzia Nazionale italiana per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

## 6.3 Gestione dell'esercizio

### 6.3.1 Basi

FFS Infrastruttura è convinta che grazie a una vicinanza spaziale ai partner della produzione ferroviaria soprattutto nel contesto della gestione delle perturbazioni si possa ottenere un'ottimizzazione per i clienti.

Per questo motivo offre su richiesta a tutti i GI e alle ITF delle postazioni di lavoro speciali da affittare negli edifici di esercizio. Per ulteriori informazioni sui requisiti e sulle condizioni contattare l'indirizzo [verkauf@sbb.ch](mailto:verkauf@sbb.ch).

### 6.3.2 Esercizio normale

L'esercizio normale si basa sulle disposizioni delle prescrizioni rilevanti per l'accesso alla rete ed eventuali prescrizioni d'esercizio delle ITF.

### 6.3.3 **Perturbazioni**

In caso di perturbazioni dell'esercizio i GI hanno il diritto di emanare istruzioni nei confronti delle ITF. I GI e le ITF, per ovviare alle perturbazioni e per garantire il trasporto pubblico, sono tenuti a informarsi e prestarsi reciprocamente aiuto mettendo a disposizione personale e materiale.

#### 6.3.3.1 **Principio in caso di effetti nazionali**

In caso di perturbazioni dell'esercizio si applica l'articolo 14 OARF.

Se si prevede che la perturbazione possa portare a uno sbarramento della tratta della durata di più giorni, il GI redige previa consultazione con le ITF interessate un orario di emergenza e lo pubblica.

Se si prevede che lo sbarramento della tratta abbia durata superiore a tre giorni, SAT determina la quota di traffico merci delle ITF sulla tratta interessata dallo sbarramento e sulla o sulle tratte di scambio.

Essa attribuisce le tracce sulla tratta di scambio a ciascuna ITF in funzione della quota di traffico sulla tratta interessata dallo sbarramento e sulla tratta di scambio; così facendo ha la facoltà di ritirare tratte già attribuite nel traffico viaggiatori e nel traffico merci, laddove tale misura consenta uno sfruttamento ottimale della capacità.

#### 6.3.3.2 **Principio in caso di effetti internazionali**

Se si verificano grandi eventi con significativi effetti internazionali si rende necessario un coordinamento internazionale della gestione delle emergenze.

In caso di perturbazioni internazionali che si protraggono per oltre tre giorni e con ripercussioni sulla circolazione internazionale, si applica la gestione delle emergenze internazionale:

i corridoi per il traffico merci su rotaia fungono da mediatori in relazione alla gestione delle perturbazioni e al processo di comunicazione. Insieme ai GI interessati sono stati sviluppati e pubblicati quadri sinottici relativi a dirottamento e scenari di esercizio. Nel libro 4, capitolo 5 dei Corridor Information Document dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci sono riportati un rinvio al quadro sinottico di dirottamento e agli scenari (cfr. cifre 1.7.1 del presente NWS).

Ulteriori dettagli sono definiti nel [Manuale per la gestione delle emergenze internazionale \(http://rne.eu/wp-content/uploads/International\\_Contingency\\_Management\\_Handbook\\_final\\_v1.5.pdf\)](http://rne.eu/wp-content/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf). Il manuale descrive gli standard da raggiungere ai fini di consentire il proseguimento dei flussi di traffico al massimo livello possibile nonostante una perturbazione internazionale e di garantire la trasparenza dello stato della perturbazione e dei suoi effetti sui flussi di traffico per tutti gli attori rilevanti in tutta Europa. Definisce i processi di gestione delle interruzioni e di comunicazione che completano le procedure nazionali relative alla gestione delle perturbazioni, per consentire una migliore collaborazione internazionale tra GI e uffici per l'aggiudicazione delle tracce.

## 6.4 **Sistemi di informazioni sui treni e monitoraggio dei treni**

### **Sistemi di FFS Infrastruttura**

Info-Hub PT e Rail4 offrono soluzioni moderne e standardizzate per lo scambio e l'acquisizione di dati di produzione delle tracce con altre imprese di trasporto concessionarie. Ulteriori informazioni sono disponibili a questo link: [infrastrutturaferroviaria.ffi.ch \(https://bahninfrastruktur.sbb.ch/it/prodotti-servizi/sistemi-informatici/gestione-del-traffico/rail4.html\)](https://bahninfrastruktur.sbb.ch/it/prodotti-servizi/sistemi-informatici/gestione-del-traffico/rail4.html).

**RNE TIS**

Nel Train Information System di RailNetEurope (RNE TIS) confluiscono tutte le informazioni in tempo reale relative ai treni internazionali. Il RNE TIS rielabora i dati significativi messi a disposizione dai GI interessati e li associa a livello transfrontaliero a un unico itinerario. ITF e gestori di terminali possono richiedere un accesso gratuito all'indirizzo [tis.rne.eu](https://tis.rne.eu) (<https://tis.rne.eu>) e prendere posto nel RNE TIS Advisory Board.

**7 Impianti di servizio****7.1 Introduzione**

Ai sensi dell'articolo 6 OTM, oltre alle prestazioni di base e supplementari, deve essere concesso in Svizzera l'accesso senza discriminazione agli impianti di trasbordo del traffico combinato, agli impianti portuali e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione.

Ai sensi del Regolamento di esecuzione UE 2017/2177, negli Stati membri dell'Unione Europea anche i fornitori esterni di impianti di servizio sono tenuti a operare in base a criteri non discriminatori.

Per la pubblicazione è disponibile [European Rail Facilities Portal](https://railfacilitiesportal.eu/) (<https://railfacilitiesportal.eu/>). In alternativa può essere utilizzato il modello di documento sviluppato da RNE. Il documento è accessibile all'indirizzo [rne.eu/network-statements/](http://www.rne.eu/network-statements/) (<http://www.rne.eu/network-statements/>) Parola chiave: Common Template for Service Facilities.

Sia l'European Rail Facilities Portal sia il Common Template for Service Facilities sono suddivisi in sei sezioni:

1. Informazioni generali
2. Servizi offerti
3. Descrizione dettagliata dell'impianto
4. Canoni di fruizione
5. Condizioni di accesso
6. Attribuzione delle capacità

**7.2 Panoramica impianti di servizio**

Nell'[European Rail Facilities Portal](https://railfacilitiesportal.eu/) (<https://railfacilitiesportal.eu/>) è possibile consultare le ubicazioni e le condizioni di accesso e di utilizzazione di gestori dell'infrastruttura e terzi. Al momento della pubblicazione del presente Network Statement in detto portale non sono presenti ancora tutti gli impianti di servizio di FFS Infrastruttura.

**7.3 Impianti di servizio di FFS Infrastruttura****7.3.1 Disposizioni generali**

Rimane vuoto.

**7.3.2 Stazioni viaggiatori****7.3.2.1 Informazioni generali**

Sulla piattaforma [Open-Data](https://data.sbb.ch/explore/dataset/perron/table) (<https://data.sbb.ch/explore/dataset/perron/table>) della FFS SA è possibile prendere visione di tutte le stazioni viaggiatori e delle lunghezze costruttive dei marciapiedi.

**7.3.2.2 Servizi**

Rimane vuoto.

**7.3.2.3 Descrizione**

Rimane vuoto.

**7.3.2.4 Prezzi**

Rimane vuoto.

**7.3.2.5 Condizioni di accesso**

Rimane vuoto.

**7.3.2.6 Attribuzione delle capacità**

L'attribuzione delle capacità in caso di stazioni viaggiatori si effettua per mezzo di ordinazione della prestazione di base.

**7.3.3 Impianti di trasbordo della merce****7.3.3.1 Informazioni generali**

Tra gli impianti di trasbordo della merce secondo la configurazione di RailNetEurope rientrano:

- Terminali del traffico combinato
- Terminali ferroviari multifunzione (ad es. stazioni merci)
- Binari di carico pubblici (ad es. impianti di carico e scarico)
- Raccordi a binari privati (binari di raccordo)

FFS Infrastruttura dispone di impianti di carico e scarico.

Per informazioni sulle ubicazioni e sull'equipaggiamento contattare l'indirizzo [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch)

**7.3.3.2 Servizi**

Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch).

**7.3.3.3 Descrizione**

Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch).

**7.3.3.4 Prezzi**

Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch).

**7.3.3.5 Condizioni di accesso**

Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch).

**7.3.3.6 Attribuzione delle capacità**

Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [freiverlad@sbb.ch](mailto:freiverlad@sbb.ch).

**7.3.4 Stazioni di smistamento e formazione di treni****7.3.4.1 Informazioni generali**

Le stazioni di smistamento sono ubicate a Basilea, Buchs SG, Chiasso, Lausanne Triage e Spreitenbach/Dietikon (stazione di smistamento di Limmattal, RBL).

Nella RBL e nella stazione di smistamento Lausanne Triage FFS Cargo esegue la scomposizione e la composizione dei treni su ordine di FFS Infrastruttura.

**7.3.4.2 Prestazioni**

Per informazioni sulle prestazioni supplementari consultare il catalogo delle prestazioni e per le prestazioni di servizio consultare [OneStopShop \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html).

**7.3.4.3 Descrizione**

Per informazioni sugli impianti (ad es. orari di apertura) si rimanda a [OneStopShop \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html).

**7.3.4.4 Prezzi**

Per informazioni sui prezzi delle prestazioni supplementari consultare il catalogo delle prestazioni e per quelli delle prestazioni di servizio consultare [OneStopShop \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html).

**7.3.4.5 Condizioni di accesso**

Rimane vuoto.

**7.3.4.6 Attribuzione delle capacità**

L'assegnazione di capacità per le prestazioni supplementari si basa sulle disposizioni della cifra 4.2.8 e per le prestazioni di servizio sulle informazioni in [OneStopShop \(https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html\)](https://company.sbb.ch/it/ffs-come-partner-commerciale/servizi-itf/onestopshop/stazioni-di-smistamento.html).

**7.3.5 Impianti di ricovero****7.3.5.1 Informazioni generali**

È possibile chiedere informazioni sulle esatte ubicazioni degli impianti di ricovero all'interlocutore indicato al paragrafo «Contatti».

**7.3.5.2 Prestazioni**

Per informazioni rivolgersi all'interlocutore indicato al paragrafo «Contatti».

**7.3.5.3 Descrizione**

Per informazioni rivolgersi all'interlocutore indicato al paragrafo «Contatti».

**7.3.5.4 Prezzi**

I prezzi si basano sulle disposizioni della cifra 3.4 del catalogo delle prestazioni.

**7.3.5.5 Condizioni di accesso**

Per informazioni rivolgersi all'interlocutore indicato al paragrafo «Contatti».

**7.3.5.6 Attribuzione delle capacità**

L'assegnazione delle capacità si basa sulle disposizioni della cifra 4.2.8.

**7.3.6 Impianti di manutenzione e riparazione**



**7.3.6.1 Informazioni generali**

FFS Infrastruttura, Sensetalbahn AG e HBSAG non gestiscono impianti di manutenzione e riparazione propri per veicoli ferroviari.

**7.3.6.2 Prestazioni**

Rimane vuoto.

**7.3.6.3 Descrizione**

Rimane vuoto.

**7.3.6.4 Prezzi**

Rimane vuoto.

**7.3.6.5 Condizioni di accesso**

Rimane vuoto.

**7.3.6.6 Attribuzione delle capacità**

Rimane vuoto.

**7.3.7 Altri impianti tecnici****7.3.7.1 Informazioni generali**

Alcuni binari di ricovero secondo la cifra 7.3.5 sono attrezzati con strutture in grado di erogare le prestazioni supplementari disponibili senza discriminazioni indicate all'articolo 22 OARF, tra cui ad es. gli impianti di prefrenatura, l'approvvigionamento stazionario di treni viaggiatori con acqua ed energia elettrica (preriscaldamento/preraffreddamento), oltre all'eliminazione di rifiuti, materie fecali e acque di rifiuto. È possibile chiedere informazioni sulle esatte ubicazioni di tali strutture all'interlocutore indicato al paragrafo «Contatti».

**7.3.7.2 Prestazioni**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.7.3 Descrizione**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.7.4 Prezzi**

I prezzi si basano sulle disposizioni della cifra 3.4 del catalogo delle prestazioni.

**7.3.7.5 Condizioni di accesso**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.7.6 Attribuzione delle capacità**

L'assegnazione delle capacità si basa sulle disposizioni della cifra 4.2.8.

**7.3.8 Impianti portuali in porti marittimi o interni**

**7.3.8.1 Informazioni generali**

Hafenbahn Schweiz AG gestisce impianti portuali a Basilea Kleinhüningen e Birsfelden. Per informazioni dettagliate in proposito, consultare il [sito Internet di Hafenbahn Schweiz AG \(https://port-of-switzerland.ch/hafenfirmen/hafenbahn-schweiz-ag\)](https://port-of-switzerland.ch/hafenfirmen/hafenbahn-schweiz-ag).

**7.3.8.2 Prestazioni**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.8.3 Descrizione**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.8.4 Prezzi**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.8.5 Condizioni di accesso**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.8.6 Attribuzione delle capacità**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.9 Impianti ausiliari, impianti ferroviari per servizi di emergenza****7.3.9.1 Informazioni generali**

FFS Infrastruttura può contare su 16 luoghi di stazionamento possibili dei treni di spegnimento e di soccorso e dei carri di soccorso (cfr. I-30111, cap. 1.4, cifra 2.4). Indirizzare eventuali richieste di informazioni a [ALSI@sbb.ch](mailto:ALSI@sbb.ch) o consultare il regolamento I-50042.

**7.3.9.2 Prestazioni**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.9.3 Descrizione**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.9.4 Prezzi**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.9.5 Condizioni di accesso**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.9.6 Attribuzione delle capacità**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.10 Impianti di cisterne****7.3.10.1 Informazioni generali**

Per informazioni sulle prestazioni e sulle condizioni di accesso relative agli impianti di cisterne, rivolgersi al centro di competenza impianti di cisterne e carburante (CC TTA): [kpz-tta@sbb.ch](mailto:kpz-tta@sbb.ch).

**7.3.10.2 Prestazioni**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.10.3 Descrizione**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.10.4 Prezzi**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.10.5 Condizioni di accesso**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

**7.3.10.6 Attribuzione delle capacità**

Resta vuoto, si vedano le informazioni generali.

## Glossario

Oltre al glossario sottostante è disponibile online un [Glossary \(https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE\\_NS\\_CID\\_Glossary.xlsx\)](https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE_NS_CID_Glossary.xlsx) in inglese redatto da RNE.

Termine	Definizione
Tipo di circolazione	<p>Il tipo di circolazione è un elemento di raggruppamento per diversi tipi di veicoli che non si differenziano in relazione alle loro caratteristiche fisiche. I tipi di circolazione vengono assegnati solo da Infrastruttura.</p> <p>Dato obbligatorio in diversi tool IT dei GI (anche NeTS-AVIS) per poter distinguere l'ITF responsabile del sistema di gestione della sicurezza dal committente.</p>
SMS-ITF	<p>Al momento della circolazione l'SMS-ITF deve disporre di un certificato di sicurezza valido. Se l'SMS-ITF non dispone di una convenzione sull'accesso alla rete con il GI, il committente sarà responsabile della trasmissione dei dati della centrale direttiva (e-mail e numero di telefono) dell'SMS-ITF al GI.</p> <p>In caso di allarmi ICT e controlli di sicurezza nell'accesso alla rete da parte del GI o dell'UFT, si informa la centrale direttiva dell'SMS-ITF.</p>
PC asterisco [PC* / VP*]	<p>periodo di circolazione con diversi giorni di circolazione</p>

1

## Termini

Oltre al glossario sottostante è disponibile online un [Glossary \(https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE\\_NS\\_CID\\_Glossary.xlsx\)](https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE_NS_CID_Glossary.xlsx) in inglese redatto da RNE.

Termine	Definizione
Tipo di circolazione	<p>Il tipo di circolazione è un elemento di raggruppamento per diversi tipi di veicoli che non si differenziano in relazione alle loro caratteristiche fisiche. I tipi di circolazione vengono assegnati solo da Infrastruttura.</p> <p>Dato obbligatorio in diversi tool IT dei GI (anche NeTS-AVIS) per poter distinguere l'ITF responsabile del sistema di gestione della sicurezza dal committente.</p>
SMS-ITF	<p>Al momento della circolazione l'SMS-ITF deve disporre di un certificato di sicurezza valido. Se l'SMS-ITF non dispone di una convenzione sull'accesso alla rete con il GI, il committente sarà responsabile della trasmissione dei dati della centrale direttiva (e-mail e numero di telefono) dell'SMS-ITF al GI.</p> <p>In caso di allarmi ICT e controlli di sicurezza nell'accesso alla rete da parte del GI o dell'UFT, si informa la centrale direttiva dell'SMS-ITF.</p>

PC asterisco [PC\* / VP\*] periodo di circolazione con diversi giorni di circolazione