



Aggiornamento delle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr)

Revisione parziale 2014 (entrata in vigore prevista: 1.07.2014)

Panoramica delle modifiche principali

1. Osservazioni generali

1.1 DE ad articolo 14

- 1 Personale addetto alla pianificazione, alla costruzione, all'esercizio e alla manutenzione: sono stati definiti anche i requisiti per i quadri. Costituiscono requisiti per i quadri in particolare l'esperienza maturata come specialista o superiore nello stesso settore o in un settore tematicamente simile, un'elevata competenza personale e sociale e un comportamento responsabile attestati con riferimento ad attività precedenti. La disposizione può fungere da base per gli audit.

2. Tecnica di costruzione

2.1 DE ad articolo 16 Scartamento metrico

DE 16

La DE 16 Scartamento metrico è stata completamente rielaborata. Si è provveduto soprattutto a precisare e completare le disposizioni del numero 1 (Definizioni e dimensioni nominali) e del numero 2 (Valori limite) relative alle condizioni d'esercizio dei binari e degli scambi nelle aree di circolazione, di smistamento e di raccordo.

2.2 DE ad articolo 17 Scartamento metrico

DE 17

La DE 17 Scartamento metrico è stata completamente rielaborata e uniformata nella struttura alla DE 17 Scartamento normale. Sono stati integrati i contenuti di pertinenza dell'UFT del nuovo regolamento R RTE 22546 (prima edizione: 15.01.2012). Sono state inserite le caratteristiche di tracciato specifiche delle tramvie e delle ferrovie a cremagliera, la cui differenza rispetto a quelle delle ferrovie ad aderenza ha rilevanza ai fini della regolamentazione. Le tipologie di impianto descritte comprendono i binari di circolazione, di smistamento e di raccordo.

2.3 DE ad articolo 18

DE 18 numero 12M:

Nell'ambito dell'aggiornamento dei documenti RTE effettuato dall'UTP, un suo gruppo di lavoro ha constatato che i calcoli e le figure presenti nel regolamento RTE 20512 (LRP-M-Spur) si basano su un commento all'Oferr (COM Oferr 3) che, pur non essendo recente, è tuttavia ampio e dettagliato. Su sollecitazione del gruppo di lavoro, l'UFT ha precisato la disposizione 18 in singoli punti, adeguandone nel contempo la nomen-



N. registrazione/dossier: 521/2012-10-23/275

clatura. La coerenza rispetto al R RTE 20512 (LRP-M-Spur) ne risulta notevolmente migliorata e semplificata.

DE 18.2/47.2 numeri 5M - 7M

Adegamenti dovuti alle modifiche della DE 18 numero 12M

2.4 DE ad articolo 23

DE 23.1

La DE 23.1 è stata completamente rielaborata. Le disposizioni relative alle distanze minime tra la ferrovia e la strada non sono più necessarie poiché la norma SN 671 253 citata nella DE e rielaborata nel 2012 consente di determinare le distanze di sicurezza e le misure di protezione necessarie in base ai rischi. È stata disciplinata inoltre l'applicazione della norma per gli impianti esistenti.

2.5 DE ad articolo 25

DE 25

La DE 25 è stata rielaborata integrandovi le disposizioni di accertata pertinenza dell'UFT contenute nel regolamento RTE 21110, anch'esso in corso di rielaborazione (già regolamento FFS 211.1, al quale finora si faceva riferimento con un rinvio diretto). La DE è stata inoltre completata con regole rilevanti attualmente applicate nella prassi.

2.6 DE ad articolo 35

DE 35

Finora non si disponeva di DE in materia di respingenti. La DE 35 contiene le disposizioni rilevanti per conseguire gli obiettivi prefissati e quelle necessarie per determinare il rendimento che i respingenti devono garantire a seconda della situazione.

2.7 Allegato 1 delle DE ad articolo 27

L'allegato 1 è stato completato con informazioni e tabelle concernenti la determinazione della distanza a_{QRA} . Grazie a questi complementi, la necessità di misure di protezione supplementari può essere valutata con la stessa metodologia sia per le costruzioni esistenti sia per quelle nuove.

3. Tecnica di sicurezza

Passaggi a livello, impianti di sicurezza, applicazioni telematiche e sistemi di avvertimento per le persone

3.1 DE ad articolo 34

Sono state precisate ai sensi delle STI PMR (persone a mobilità ridotta) le disposizioni per i casi in cui il marciapiede e il pianale di accesso del veicolo non si trovano allo stesso livello e per i casi in cui, per accedere al marciapiede, bisogna attraversare un binario.



N. registrazione/dossier: 521/2012-10-23/275

3.2 DE ad articolo 37

Sono state precisate le disposizioni per calcolare il tempo di sgombero e la visibilità ai passaggi a livello e quelle relative alle barriere con apertura a richiesta.

3.3 DE ad articolo 38

DE 38.3

Le DE-Oferr sono state completate con il nuovo standard nazionale per il controllo automatico della marcia dei treni sulle tratte che non vengono equipaggiate con il sistema ETCS.

3.4 DE ad articolo 39

DE 39.3.a

È stato definito l'obiettivo da conseguire con l'impiego di mezzi di gestione dell'itinerario adatti per la protezione laterale.

DE 39.3f

I requisiti per i passaggi a livello dotati di sistema non soggetto ad errori di chiusura al traffico stradale sono stati completati in modo da corrispondere alla realtà anche per quanto concerne i movimenti di manovra.

4. Veicoli

4.1 DE ad articolo 48

È stata inserita una disposizione relativa all'accessibilità della carrozza ristorante da parte dei viaggiatori a mobilità ridotta. La disposizione, cancellata per errore dall'aggiornamento 2012, deriva dalla legge sui disabili (LDis). Le STI PMR non contengono disposizioni a questo riguardo, ma il Tribunale federale ha stabilito recentemente il principio dell'accessibilità della carrozza ristorante.

4.2 DE ad articolo 49

Due adeguamenti concernono i freni.

Si è introdotto il requisito della resistenza termica per i freni. La relativa attestazione si basa sulla pertinente disposizione delle STI Loc & Pas.

Le disposizioni relative alla frenatura d'emergenza sono state riformulate in modo da ammetterne la richiesta.

4.3 DE ad articolo 50

Le disposizioni relative agli elementi dell'equipaggiamento sono state adeguate alla realtà. Si è provveduto in particolare ad adeguare o stralciare quelle che non risultano più attuali. È abrogato ad esempio l'obbligo di recare a bordo l'asta di messa a terra.

4.4 DE ad articolo 60

La computabilità del freno elettromagnetico a pattino riguarda i casi in cui il veicolo è comunque dotato di questo genere di freno.



5. Impianti elettrici

5.1 DE ad articolo 44

DE 44 numero 7

Negli articoli 99 e 101 OLEI sono stabilite le distanze da rispettare per poter percorrere in sicurezza un impianto della linea di contatto senza dover disinserire le linee di trasmissione (di terzi) presenti sulla stessa struttura portante. Se le linee di trasmissione appartengono alla ferrovia stessa, può risultare necessario derogare ai valori stabiliti. Nei commenti di ESTI all'OLEI sono illustrati alcuni casi in cui ciò è consentito. Per conferire maggior peso a questa possibilità di deroga per gli impianti ferroviari, si è deciso di prevederla nelle DE-Oferr.

In caso di vicinanza, parallelismo e incrocio tra le linee di trasmissione della ferrovia e gli impianti della linea di contatto, si deve tenere una distanza che consente di lavorare in sicurezza sugli impianti della linea di contatto con la linea di trasmissione inserita. Va assolutamente rispettata la distanza di 1,5m + 0,01m per ogni kV. Occorre inoltre osservare in particolare la DE 44.c numero 9.3 (nessuna superficie di appoggio).

5.2 DE ad articolo 44

DE 44.c numero 5

Nell'ambito di indagini approfondite si è constatato che, in presenza di carichi mobili e non collegati alla messa a terra degli impianti ferroviari, il supplemento di sicurezza (distanza) necessario non dipende dalla tensione. La distanza di protezione richiesta a dipendenza della tensione (distanza b_e) è in ogni caso da considerare a titolo supplementare. La norma SN EN 50110 prevede già oggi supplementi di sicurezza indipendenti dalla tensione.

Per le ferrovie a scartamento normale si è perciò stabilito nelle DE-Oferr che in futuro il supplemento "indipendente dalla tensione" k deve essere un supplemento di sicurezza anziché un fattore di sicurezza.

Nel caso delle ferrovie a scartamento metrico (non interoperabili), poiché non si è a conoscenza di effetti negativi, si è deciso di non modificare la disciplina per gli impianti esistenti, mentre per quelli nuovi è stato fissato un valore obiettivo di 70 mm.

Le disposizioni relative alle distanze di protezione sulle tratte interoperabili sono state adeguate alle prescrizioni europee. Per le tratte non interoperabili si può scegliere tra l'applicazione delle distanze di cui alla SN EN 50119 numero 5.1.3 e quelle finora previste dalla DE 44.c numero 5.9.2, che sono minori delle prime.

Per le nuove costruzioni si raccomanda l'applicazione delle distanze di protezione di cui alla SN EN 50119 numero 5.1.3. Se si scelgono le distanze di protezione di cui alla DE 44.c numero 5.9.2, la riduzione temporanea dei valori non è consentita.

DE 44.c numero 10

In merito all'esecuzione delle indicazioni di pericolo, FFS ha constatato che quella prevista dall'edizione 2012 della DE 44.c numero 10.1.5 (simbolo e scritta sovrapposti) risulta più costosa rispetto alla proposta che ha inoltrato e che prevede un adeguamento dell'aspetto.



N. registrazione/dossier: 521/2012-10-23/275

L'UFT ha valutato la proposta ed è giunto alla conclusione che essa equivale all'esecuzione prevista dalla DE 44.c numero 10.1.5.

A titolo di contributo al contenimento dei costi, l'UFT ha deciso di inserire la proposta nella DE 44.c numero 10.1.5.

DE 44.g numero 5

La formulazione di questa disposizione, ripresa dall'OIEF previgente, faceva originariamente riferimento ai dispositivi di protezione che si attivano ad esempio in condizioni di sovracorrente.

La disposizione è stata riformulata in modo da stabilire chiaramente che in caso di guasto del freno elettrico si devono attivare automaticamente i sistemi di frenatura pneumatici o idraulici. La nuova formulazione è più precisa. L'obiettivo di protezione non cambia.

5.3 DE ad articolo 45

DE 45.3

Secondo la tabella vigente (Foglio 10) la distanza di sicurezza per gli impianti a 33 kV va determinata in base al rapporto TR 50488. L'applicazione pratica di questa disposizione consente margini d'interpretazione.

Si è perciò stabilito un valore preciso a questo riguardo. Il valore è stato determinato secondo le disposizioni del TR 50488, arrotondato verso l'alto e poi confrontato con le disposizioni della norma EN 50110.

5.4 Allegato 4 delle DE ad articolo 81

Le disposizioni dell'allegato, in particolare quelle relative ai punti di sezionamento della linea di contatto, sono state formulate in modo più circostanziato per migliorare la comprensibilità delle espressioni utilizzate nella norma EN 50119 alla luce di quelle tuttora in uso in Svizzera. Non sono state apportate modifiche materiali.