



## Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia

### Decisione n. 1/2024 del Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera che modifica gli allegati 1, 5 e 8 dell'Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia nonché la decisione n. 2/2019 del Comitato

Adottata il 13 dicembre 2024

Entrata in vigore per la Svizzera il 13 dicembre 2024

*Traduzione*

*Il Comitato,*

visto l'Accordo del 21 giugno 1999<sup>1</sup> fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (Accordo), in particolare l'articolo 52 paragrafo 4 e l'articolo 55 paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 51 paragrafo 2 dell'Accordo il Comitato dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera (Comitato misto) garantisce la verifica e l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo e applica le clausole di adeguamento e di revisione di cui agli articoli 52 e 55.
- (2) A norma dell'articolo 52 paragrafo 4 dell'Accordo il Comitato misto adotta, tra l'altro, le decisioni relative alla revisione dell'allegato 1 per integrarvi, per quanto necessario e su base di reciprocità, le modifiche alla legislazione in questione o decide qualsiasi altra misura volta a salvaguardare la corretta applicazione dell'Accordo.
- (3) Con la decisione n. 2/2019 del 13 dicembre 2019<sup>2</sup> il Comitato misto ha, da un lato, modificato l'allegato 1 dell'Accordo per integrarvi disposizioni sostanziali delle direttive (UE) 2016/797<sup>3</sup> e (UE) 2016/798<sup>4</sup> e, dall'altro, adottato disposizioni transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea. Le disposizioni transitorie di cui agli articoli 2, 3, 4 e 5 della decisione

<sup>1</sup> RS 0.740.72

<sup>2</sup> RS 0.740.726

<sup>3</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

<sup>4</sup> Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

n. 2/2019 inizialmente erano applicabili fino al 31 dicembre 2020. Con la decisione n. 2/2020<sup>5</sup>, il Comitato misto le ha prorogate fino al 31 dicembre 2021. Con la decisione n. 2/2021<sup>6</sup>, il Comitato misto le ha prorogate fino al 31 dicembre 2022. Con la decisione n. 1/2022<sup>7</sup>, il Comitato misto le ha prorogate di nuovo fino al 31 dicembre 2023. Con la decisione n. 1/2023<sup>8</sup>, il Comitato misto le ha prorogate di nuovo fino al 31 dicembre 2024.

(4) È necessario prorogare le disposizioni di cui agli articoli 2, 3, 4 e 5 della decisione n. 2/2019 fino al 31 dicembre 2025 in modo da salvaguardare la fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea.

(5) Con la decisione n. 2/2021 del 17 dicembre 2021, la data entro la quale alcune norme nazionali svizzere riportate nell'allegato 1 dell'Accordo, che potrebbero essere incompatibili con le specifiche tecniche d'interoperabilità, andrebbero verificate in vista di una loro abrogazione, modifica o conservazione, è stata prorogata al 31 dicembre 2022. Con la decisione n. 1/2022 tale data è stata prorogata al 31 dicembre 2023. Con la decisione n. 1/2023 tale data è stata prorogata al 31 dicembre 2024. Alla luce dello stato attuale di questi lavori, la data dovrebbe essere fissata al 31 dicembre 2025 per le norme nazionali che non sono ancora state verificate.

(6) Dopo l'ultima modifica, nei settori contemplati dal presente Accordo sono stati adottati nuovi atti normativi dell'Unione europea. Di conseguenza, l'allegato 1 dovrebbe essere adattato per includere i nuovi atti normativi pertinenti.

(7) A norma dell'articolo 55 paragrafo 3 dell'Accordo il Comitato misto adotta, tra l'altro, le decisioni relative alla revisione degli allegati 5 e 8. È opportuno sottoporre a revisione tali allegati per includere gli accordi con i paesi che sono diventati membri dell'Unione europea dopo la firma dell'Accordo,

*decide:*

### **Art. 1**

L'allegato 1 dell'Accordo è modificato come indicato nell'allegato 1 della presente decisione.

### **Art. 2**

L'allegato 5 dell'Accordo è sostituito dall'allegato 2 della presente decisione.

### **Art. 3**

L'allegato 8 dell'Accordo è sostituito dall'allegato 3 della presente decisione.

<sup>5</sup> RU 2021 14

<sup>6</sup> RU 2022 93

<sup>7</sup> RU 2023 15

<sup>8</sup> RU 2024 32

#### **Art. 4**

La decisione n. 2/2019 del Comitato misto del 13 dicembre 2019 è modificata come segue:

(1) Il testo dell'articolo 6 paragrafo 3 è sostituito con il testo seguente:

«3. L'allegato 1 riporta le norme nazionali e i casi specifici applicabili che sono potenzialmente incompatibili con il diritto europeo. Se non se ne stabilisce la compatibilità entro il 31 dicembre 2025, tali norme nazionali e casi specifici non possono più essere applicati, salvo decisione contraria del Comitato misto.»

(2) Il testo dell'articolo 8 paragrafo 2 è sostituito con il testo seguente:

«Gli articoli 2, 3, 4 e 5 restano in vigore fino al 31 dicembre 2025.»

#### **Art. 5**

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Berna, il 13 dicembre 2024.

Per la Confederazione Svizzera:

La presidente, Christa Hostettler

Per l'Unione europea:

Il capo della delegazione europea,  
Kristian Schmidt

*Allegato 1*

*L'allegato 1 dell'Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia è modificato come segue:*

(1) Alla sezione 2 («Norme sociali»), l'ottavo trattino concernente il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016<sup>9</sup>, è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2020/158 della Commissione del 5 febbraio 2020 (GU L 34 del 6.2.2020, pag. 20).»

(2) La sezione 3 («Norme tecniche») è modificata come segue:

(a) Il decimo trattino concernente il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup> è soppresso.

(b) Il tredicesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131), modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2019/839 della Commissione, del 7 marzo 2019 (GU L 138 del 24.5.2019, pag. 70).»

(c) Dopo il trattino concernente il regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>, sono inseriti i seguenti trattini:

«– Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati

<sup>9</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1), modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2018/502 della Commissione del 28 febbraio 2018 (GU L 85 del 28.3.2018, pag. 1).

<sup>10</sup> Regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1).

<sup>11</sup> Regolamento (UE) n. 540/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE (GU L 158 del 27.5.2014, pag. 131), modificato da ultimo dal regolamento delegato (UE) 2019/839 della Commissione, del 7 marzo 2019 (GU L 138 del 24.5.2019, pag. 70).

a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1).

– Regolamento delegato (UE) 2021/1958 della Commissione del 23 giugno 2021 che integra il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate in merito alle procedure di prova e ai requisiti tecnici specifici per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi di adattamento intelligente della velocità e per l'omologazione di tali sistemi come entità tecniche indipendenti, e che ne modifica l'allegato II (GU L 409 del 17.11.2021, pag. 1).

– Regolamento delegato (UE) 2022/545 della Commissione del 26 gennaio 2022 che integra il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate sulle procedure di prova e i requisiti tecnici specifici per l'omologazione dei veicoli a motore relativamente ai registratori di dati di evento e per l'omologazione di tali sistemi come entità tecniche, e che ne modifica l'allegato II (GU L 107 del 6.4.2022, pag. 18).

– Regolamento delegato (UE) 2023/2590 della Commissione, del 13 luglio 2023, che integra il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate concernenti le procedure di prova e i requisiti tecnici specifici per l'omologazione di determinati veicoli a motore per quanto riguarda i sistemi di avviso avanzato della distrazione del conducente e che modifica tale regolamento (GU L, 2023/2590, 22.11.2023). »

(3) La sezione 4 («Diritti di accesso e di transito ferroviario») è modificata come segue:

- (a) L'ottavo trattino concernente il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>12</sup> è soppresso.
- (b) Il diciottesimo trattino concernente la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione<sup>13</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati

<sup>12</sup> Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14).

<sup>13</sup> Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione, del 4 ottobre 2011, relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati (GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32).

(GU L 264 dell'8.10.2011, pag. 32), modificato da ultimo della decisione di esecuzione (UE) 2023/1696 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 561).»

- (c) Il ventunesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione<sup>14</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile – carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).»

- (d) Il ventitreesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione<sup>15</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).

In Svizzera si applicano i seguenti casi specifici di cui all'articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- Caso specifico permanente CH-STI INF-001: Sagoma dello spazio libero: generale

La compatibilità delle sagome limite Oferr con le sagome limite internazionali della norma EN 15273-1:2013+A1:2016 è data come segue:

- Sagoma limite G1: percorribilità senza limitazioni.
- Sagoma limite GA: percorribilità limitata all'interno della sagoma limite Oferr O1. L'equazione da applicare per il calcolo della sagoma limite cinematica dei veicoli (sezioni superiori) corrisponde, senza tener conto dell'altezza h, a quella di G1. L'applicazione delle eccezioni per le altezze h superiori a 3,250 m come illustrato nella norma EN 15273-2, Appendice B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 e B.3.6.1, non è ammessa in Svizzera. Il trasporto durante l'esercizio di carichi standard previsto per la sagoma limite GA secondo la scheda UIC 506, Appendice B, sezione B.1.1, è compatibile con la sagoma limite Oferr O1.

<sup>14</sup> Regolamento (UE) n. 321/2013 della Commissione, del 13 marzo 2013, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «materiale rotabile – carri merci» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2006/861/CE della Commissione (GU L 104 del 12.4.2013, pag. 1).

<sup>15</sup> Regolamento (UE) n. 1299/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 1).

- Sagoma limite GB: percorribilità limitata all'interno della sagoma limite Oferr O2. L'equazione da applicare per il calcolo della sagoma limite cinematica dei veicoli (sezioni superiori) corrisponde, senza tener conto dell'altezza  $h$ , a quella di G1. L'applicazione delle eccezioni per le altezze  $h$  superiori a 3,250 m come illustrato nella norma EN 15273-2, Appendice B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 e B.3.6.1, non è ammessa in Svizzera. Il trasporto durante l'esercizio di carichi standard previsto per la sagoma limite GB secondo la scheda UIC 506, Appendice B, sezione B.1.1, è compatibile con la sagoma limite Oferr O2.
- Sagoma limite GC: percorribilità limitata all'interno della sagoma limite Oferr O4. A dipendenza delle linee cinematiche di riferimento e delle rispettive regole di calcolo, la sagoma limite per l'infrastruttura (sezioni superiori) viene calcolata, per tutti i tipi di sagoma limite (ad es. Oferr O1, Oferr O2, Oferr O4), secondo la norma EN 15273-1:2013, Appendice C, C.2.1, tabella C.1 (o Appendice C, C.2.3, tabella C.4). L'applicazione delle equazioni di cui alla norma EN 15273-3:2013, Appendice C, tabelle C.2 e C.3 (per altezze  $h$  superiori a 3,250 m) non è ammessa in Svizzera.
- Caso specifico permanente CH-STI INF-002: Porte d'accesso aperte e predellini retrattili.  
In Svizzera, oltre alle regole della norma EN 15273-2, Appendice A, A.3.14 «Regole particolari per le porte d'accesso aperte e per i predellini retrattili» devono essere rispettati i requisiti delle disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie DE-Oferr, DE 47.2, numero 7. Secondo tali disposizioni, un superamento della sagoma limite dei veicoli pari a  $w_i$ , ma al massimo 0,035 m, al di sotto di 0,6 m sopra il piano di scorrimento non può essere accettato. Sono tuttavia ammesse le porte di accesso che rispettano le condizioni della scheda UIC 560, numeri da 1.1.4 a 1.1.4.3.
- Caso specifico permanente CH-STI INF-007: Procedura di accettazione in relazione ai raggi stretti ( $R < 250$  m).  
Al fine di consentire l'utilizzo di una linea con un numero elevato di raggi  $< 250$  m, è necessaria una procedura per l'accettazione delle caratteristiche di marcia dei veicoli ferroviari per questa gamma di raggi (cfr. anche R RTE 29001). Le specifiche per le prove e la valutazione sono definite nel regolamento SBB R I-50127, basato sulla norma EN 14363: 2016 + A2: 2022 (2a edizione). I veicoli che non rispettano queste specifiche non possono circolare sulle linee definite con un numero elevato di raggi molto stretti (cfr. SBB R I-50127, punto 1.2).
- Caso specifico permanente CH-STI INF-008: Presenza di curve strette e dispositivi di armamento.  
In seguito alla presenza di curve strette (raggi inferiori a 160 m) con rette intermedie corte e interessi ridotti, in alcuni settori di stazione in Svizzera i tracciati risultano impegnativi per quanto concerne la tecnica di circo-

lazione. È pertanto necessaria una procedura di accettazione della valutazione del comportamento dei veicoli nei dispositivi di armamento. La norma EN 14363: 2016 + A2:2022 (2<sup>a</sup> edizione) non specifica alcun requisito per la valutazione del comportamento dei veicoli nei dispositivi di armamento.

Le specifiche per le prove e la valutazione del comportamento dei veicoli nei dispositivi di armamento che si applicano in Svizzera sono definite nei regolamenti R RTE 29001 e SBB R I-50007.

I veicoli che non rispettano le specifiche del regolamento SBB R I-50007 non sono autorizzati a circolare in servizio regolare sulla rete ferroviaria svizzera.

- Caso specifico permanente CH-STI INF-010: Sforzo di spostamento del binario.

Lo sforzo massimo ammesso di spostamento del binario (somma degli sforzi di guida) per ogni singolo asse di un veicolo è limitato, lato infrastruttura, dalla resistenza allo spostamento laterale del binario ammessa.

In seguito alle caratteristiche di costruzione della sovrastruttura del binario, in Svizzera si deve adottare un coefficiente di  $\alpha = k1 = 0,85$  come valore norma utilizzato generalmente per il calcolo dello sforzo di spostamento massimo ammesso.

Un coefficiente di  $\alpha = k1 = 1,0$  può essere utilizzato solo in casi eccezionali e richiede particolari chiarimenti.

Le prove dinamiche di omologazione vanno svolte sulla base del coefficiente  $\alpha = k1 = 0,85$ .

- Caso specifico permanente CH-STI INF-013: Difetto di sopraelevazione.

La velocità ammissibile sulla rete ferroviaria svizzera è definita sulla base di un difetto di sopraelevazione nel binario pari a 130 mm (per i treni merci) e a 150 mm (treni viaggiatori), senza altre verifiche. Per garantire un funzionamento sicuro è dunque imperativo che i veicoli siano verificati rispetto a questi difetti di sopraelevazione.

I veicoli non verificati rispetto a questi difetti di sopraelevazione non possono circolare sulla rete ferroviaria svizzera.

- Caso specifico permanente CH-STI INF-014: Specifiche relative al raggio minimo < 150 m.

In Svizzera il raggio minimo applicabile per la libera circolazione dei veicoli è il seguente:

- nei binari di corsa: 150 m
- nei binari di manovra: 135 m
- nei binari di raccordo: 80 m (impiego libero di locomotive di manovra e di carri merci) e 35 m (raggio minimo di curvatura orizzontale ammissibile in casi limite per alcuni carri).

Questi raggi sono specificati anche nei regolamenti R RTE 29001 e SBB R I-50007 e si basano sui requisiti della scheda UIC 645.

I veicoli che non rispettano queste specifiche devono prevedere restrizioni per l'utilizzo dei binari di manovra e di raccordo (molto importante, ad es., per i sistemi di accoppiamento automatico).

- Caso specifico permanente CH-STI INF-017: Marciapiedi – Progettazione (altezza e distanza rispetto all'asse del binario) e tracciato (raggio e sopraelevazione).

Le specifiche relative alla pianificazione dei marciapiedi (altezza, distanza rispetto all'asse del binario) e al tracciato del binario lungo il marciapiede (raggio minimo, sopraelevazione massima) sono definite nell'omologazione ZR44TZ2009-02-0004, rilasciata dall'UFT il 3 agosto 2021.

È inoltre ammessa un'altezza dei marciapiedi di 350 mm al di sopra della rotaia se un'altezza dei marciapiedi di 550 mm (l'altezza standard in Svizzera):

- non può essere realizzata sul tracciato geometrico del binario; o
- non può essere realizzata a un costo ragionevole (in questo caso sono ammesse altezze parziali dei marciapiedi).

I marciapiedi costruiti in base all'omologazione citata sopra rispettano le specifiche della parte inferiore della sagoma limite conformemente al punto 4.2.3.1, paragrafo 2, della STI Infrastruttura.

Non vi sono pertanto restrizioni al passaggio dei veicoli interoperabili.

In Svizzera si applica la seguente disposizione nazionale di cui all'articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- CH-TSI INF-004 (versione 2.0, giugno 2024): Sopraelevazione massima con raggi ridotti;
- CH-TSI-INF-005 (versione 2.0, giugno 2024): Geometria in servizio dei dispositivi di armamento;
- CH-TSI-INF-006 (versione 2.0, giugno 2024): Resistenza longitudinale del binario; compatibilità con i sistemi di frenatura;
- CH-TSI-INF-009 (versione 2.0, giugno 2024): Resistenza laterale del binario; omologazione dei veicoli riferita alla tratta per treni ad assetto variabile. Difetto di sopraelevazione nei binari di corsa e lungo il binario principale dei dispositivi di armamento.»

- (e) Il ventiquattresimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione<sup>16</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110), modificato da ultimo

<sup>16</sup> Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110).

dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).

In Svizzera si applica la seguente disposizione nazionale di cui all'articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- CH-TSI-PRM-001 (versione 2.0, giugno 2021): Accesso autonomo ai veicoli,
- CH-TSI-PRM-002 (giugno 2015): Sottosistema Infrastruttura: specifiche tecniche e funzionali,
- CH-TSI-PRM-003 (giugno 2017): Posizione dei gradini per entrare e uscire dal veicolo.»

(f) Il venticinquesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione<sup>17</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).

In Svizzera si applicano i seguenti casi specifici di cui all'articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- Caso specifico permanente CH-STI ENE-001: sagoma del pantografo, articolo di riferimento della STI 4.2.10 (1)

Per i sottosistemi «energia» nuovi, aggiornati o rinnovati sulla rete interoperabile svizzera, conformemente alle disposizioni di esecuzione del 15 dicembre 1983 dell'ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr; RS 742.141.11), versione del 1.7.2024, ad art. 18, scartamento normale, DE 18, figure, figura 12, e ad art. 18/47, DE 18.2/47.2, sagoma di riferimento, n. 14 la sagoma del pantografo è specificata come segue:

- Oferr S1: geometria dell'archetto tipo 1450 mm con corni finali in materiale isolante
- Oferr S2: geometria dell'archetto tipo 1450 mm o 1600 mm con corni finali in materiale isolante
- Oferr S3: geometria dell'archetto tipo 1600 mm
- Oferr S4: geometria dell'archetto tipo 1950 mm

Nota: per circolare sulle tratte esistenti, le unità elettriche (materiale rotabile) devono essere munite di pantografo con archetto di larghezza pari a 1450 mm (con corni finali in materiale isolante), conformemente alla figura B.1 della norma EN 50367:2020.»

<sup>17</sup> Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179).

- (g) Il ventiseiesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione<sup>18</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell’Unione europea (GU L 356 del 12.12.2024, pag. 228), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell’8.9.2023, pag. 88).

In Svizzera si applicano i seguenti casi specifici di cui all’articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- Caso specifico permanente CH-STI LOC&PAS-004: sforzo di spostamento del binario, articolo di riferimento della STI 4.2.3.4  
Lo sforzo massimo ammesso di spostamento del binario (somma degli sforzi di guida) per ogni singolo asse di un veicolo è limitato, lato infrastruttura, dalla resistenza allo spostamento laterale del binario ammessa. In seguito alle caratteristiche di costruzione della sovrastruttura del binario, in Svizzera si deve adottare un coefficiente di  $\alpha = k1 = 0,85$  come valore norma utilizzato generalmente per il calcolo dello sforzo di spostamento massimo ammesso.  
Un coefficiente di  $\alpha = k1 = 1,0$  può essere utilizzato solo in casi eccezionali e richiede particolari chiarimenti.  
Le prove tecniche di circolazione vanno svolte sulla base del coefficiente  $\alpha = k1 = 0,85$ .
- Caso specifico permanente CH-STI LOC&PAS-005: difetto di sopraelevazione, articoli di riferimento della STI LOC&PAS 4.2.3.4.2 e STI WAG 4.2.3.5  
La velocità di circolazione ammissibile sulla rete ferroviaria svizzera è definita sulla scorta di difetti di sopraelevazione nel binario pari a 130 mm (per i treni merci) e a 150 mm (per i treni viaggiatori), accettati senza altre verifiche. Per garantire la sicurezza dell’esercizio è imperativo un controllo dei veicoli sulla scorta di questi valori.  
I veicoli non verificati rispetto ai suddetti difetti di sopraelevazione non possono circolare sulla rete ferroviaria svizzera.
- Caso specifico permanente CH-STI LOC&PAS-017: sagoma - in generale, articolo di riferimento della STI LOC&PAS 4.2.3.1  
È stabilita la seguente compatibilità tra le sagome Oferr e quelle internazionali di cui alla norma EN 15273-1:2013:
  - sagoma G1: ammessa senza restrizioni;

<sup>18</sup> Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell’Unione europea (GU L 356 del 12.12.2024, pag. 228).

- sagoma GA: ammessa con restrizioni nell’ambito della sagoma Oferr O1. La sagoma cinematica del materiale rotabile (parte superiore) deve essere calcolata, per tutte le altezze  $h$ , sulla scorta delle formule applicate per la sagoma G1. In Svizzera non sono consentite le deroghe previste per le altezze  $h > 3,250$  m dalla norma EN 15273-2, allegato B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 e B.3.6.1. Nell’ambito della sagoma Oferr O1 sono autorizzati i carichi standard per la sagoma GA precisati nella scheda UIC 506, allegato B, articolo B.1.1;
  - sagoma GB: ammessa con restrizioni nell’ambito della sagoma Oferr O2. La sagoma cinematica del materiale rotabile (parte superiore) deve essere calcolata, per tutte le altezze  $h$ , sulla scorta delle formule applicate per la sagoma G1. In Svizzera non sono consentite le deroghe previste per le altezze  $h > 3,250$  m dalla norma EN 15273-2, allegato B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 e B.3.6.1. Nell’ambito della sagoma Oferr O2 sono autorizzati i carichi standard per la sagoma GB precisati nella scheda UIC 506, allegato B, articolo B.1.1;
  - sagoma GC: ammessa senza restrizioni nell’ambito della sagoma Oferr O4.  
La sagoma dell’infrastruttura (parte superiore) è calcolata, per tutte le tipologie (ad es. Oferr O1, Oferr O2, Oferr O4), in conformità alla norma EN 15273-1:2013, allegato C, C.2.1, tabella C1 (rispettivamente allegato C, C.2.3, tabella C4), in funzione delle sagome cinematiche di riferimento e delle rispettive regole di calcolo. In Svizzera non è consentita l’applicazione delle formule di cui alla norma EN 15273-3:2013, allegato C, tabelle C.2 e C.3 (per le altezze  $h > 3,250$  m).
  - Caso specifico permanente CH-STI LOC&PAS-028: sagoma, zona delle porte, articolo di riferimento della STI LOC&PAS 4.2.3.1  
Oltre alle regole particolari per le porte di accesso in posizione di apertura e per i predellini retrattili in posizione di estrazione di cui alla norma EN 15273-2, Appendice A, A.3.14, devono essere rispettate le prescrizioni delle DE-Oferr, DE 47, ad art. 47.2, n. 7. Secondo queste direttive non è consentito il superamento della sagoma limite per le porte di accesso laterali e i predellini retrattili al di sotto di 0,6 m dal piano di rotolamento.  
Le porte di accesso che rispettano le prescrizioni della scheda UIC 560, numeri da 1.1.4 a 1.1.4.3, sono tuttavia ammesse.
- In Svizzera si applicano le seguenti disposizioni nazionali di cui all’articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:
- CH-TSI LOC&PAS-001 (versione 1.1, giugno 2024): Larghezza dell’archetto del pantografo;
  - CH-TSI LOC&PAS-002 (versione 2.1, giugno 2024): Tracciato degli scambi stretto / prove per la circolazione sugli scambi;

- CH-TSI LOC&PAS-003 (versione 2.1, giugno 2024): Raggi di curvatura stretti  $r < 250$  m;
- CH-TSI LOC&PAS-006 (versione 2.1, giugno 2024): Approvazione di veicoli con tecnica d'inclinazione secondo la categoria N;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (versione 2.1, giugno 2024): Ungibordini;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (versione 1.1, giugno 2024): Emissioni dei gas di scarico dei veicoli termici (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2016/1628, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-012 (versione 1.0, luglio 2016): Ammettenza;
- CH-TSI LOC&PAS 013 (versione 1.1, giugno 2024): Interazione pantografo/linea di contatto;
- CH-TSI LOC&PAS-014a (versione 2.0, giugno 2021): Caratteristiche del materiale rotabile per la compatibilità con il sistema di rilevamento del treno basato su circuiti;
- CH-TSI LOC&PAS-014b (versione 2.0, giugno 2021): Caratteristiche del materiale rotabile per la compatibilità con il sistema di rilevamento del treno basato su conta-assi;
- CH-TSI LOC&PAS-019 (versione 3.0, giugno 2024): Il «non leading input signal» (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-020 (versione 3.0, giugno 2024): Segnale «sleeping» in comando multiplo (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-022 (versione 3.0, giugno 2024): Richiamo della frenatura imposta;
- CH-TSI LOC&PAS-025 (versione 2.2, giugno 2024): Azionamento impedito per la separazione dell'equipaggiamento ETCS di bordo (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-027 (versione 3.0, giugno 2024): Radiotelecomando manuale nel servizio di manovra (regime d'esercizio «Shunting») (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-030 (versione 2.0, giugno 2021): Impiego di sistemi di frenatura che non generano forze di aderenza;
- CH-TSI LOC&PAS-031 (versione 3.0, giugno 2024): Disinserimento sicuro della trazione (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI LOC&PAS-035 (versione 2.2, giugno 2024): Sufficienti prestazioni di frenatura in caso di frenatura imposta (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025);

- CH-TSI LOC&PAS-036 (versione 2.2, giugno 2024): Veicoli con banco di guida per entrambe le direzioni di marcia (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) n. 1302/2014, da verificare entro il 31 dicembre 2025).»
- (h) Il ventisettesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione<sup>19</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell’Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell’8.9.2023, pag. 88).»
- (i) Il ventottesimo trattino concernente il regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione<sup>20</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell’8.9.2023, pag. 88).

In Svizzera si applica la seguente disposizione nazionale di cui all’articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

  - CH-TSI NOI-001 (versione 2.0, giugno 2024): Valori limite d’emissione per carri merci.»
- (j) Il trentaquattresimo trattino concernente la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>21</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).»

<sup>19</sup> Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell’Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394).

<sup>20</sup> Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421).

<sup>21</sup> Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario dell’Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

- (k) Il trentacinquesimo trattino concernente la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> è sostituito dal seguente testo:
- «– Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).»
- (l) Il trentaseiesimo trattino concernente il regolamento (UE) 2016/919 della Commissione<sup>23</sup> è soppresso.
- (m) Il quarantaduesimo trattino concernente il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione<sup>24</sup> è sostituito dal seguente testo:

«– Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell’Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1693 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell’8.9.2023, pag. 1).

In Svizzera si applicano le seguenti disposizioni nazionali di cui all’articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- CH-TSI-OPE-001 (luglio 2024): segnali per la manovra;
- CH-TSI-OPE-002 (luglio 2024): orario di marcia di movimenti di manovra sulla tratta;
- CH-TSI-OPE-003 (luglio 2024): comportamento nella comunicazione di manovra;
- CH-TSI-OPE-004 (luglio 2024): totalità delle procedure di manovra;
- CH-TSI-OPE-005 (luglio 2024): curve e controcurve con raggi ridotti;
- CH-TSI-OPE-006 (luglio 2024): catalogo dei segnali del sistema di segnalazione nazionale;
- CH-TSI-OPE-007 (luglio 2024): operazioni di traffico ferroviario all’interno del sistema di segnalazione nazionale;
- CH-TSI-OPE-008 (luglio 2024): procedure di circolazione dei treni all’interno del sistema di segnalamento nazionale in caso di perturbazioni;
- CH-TSI-OPE-009 (luglio 2024): entrata in stazione non dotata di sottopassaggi o sovrappassaggi;
- CH-TSI-OPE-010 (luglio 2024): velocità sulla sezione perturbata;

<sup>22</sup> (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102).

<sup>23</sup> Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell’Unione europea (GU L 158 del 15.6.2016, pag. 1).

<sup>24</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell’Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5).

- CH-TSI-OPE-011 (luglio 2024): segnali per i lavori di costruzione durante l'esercizio;
  - CH-TSI-OPE-012 (luglio 2024): comportamento nella comunicazione durante i lavori di costruzione durante l'esercizio;
  - CH-TSI-OPE-013 (luglio 2024): corse di prova;
  - CH-TSI-OPE-014 (luglio 2024): segnale di fermata in caso di pericolo;
  - CH-TSI-OPE-015 (luglio 2024): sicurezza e attuazione di collegamenti;
  - CH-TSI-OPE-016 (luglio 2024): classificazione delle procedure di trasmissione.»
- (n) Il quarantatreesimo trattino concernente il regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione<sup>25</sup> è sostituito dal seguente testo:
- «– Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 312), modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).»
- (o) Dopo il trattino relativo al regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione<sup>26</sup> viene inserito il seguente trattino:
- «– Regolamento di esecuzione (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 360).»
- (p) Dopo il trattino relativo alla decisione di esecuzione (UE) 2020/453 della Commissione<sup>27</sup> vengono inseriti i seguenti trattini:
- «– Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione) (GU L 172 del 17.5.2021, pag. 1).
- Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1693 della Commissione del 10 agosto 2023 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e ge-

<sup>25</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 312).

<sup>26</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alle specifiche comuni per il registro dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga la decisione di esecuzione 2014/880/UE (GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 312).

<sup>27</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2020/453 della Commissione del 27 marzo 2020 relativa alle norme armonizzate per i prodotti ferroviari redatte a sostegno della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (GU L 95 del 30.3.2020, pag. 1).

stione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 1).

– Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione del 10 agosto 2023 recante modifica dei regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1300/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014 e (UE) n. 1304/2014 e del regolamento di esecuzione (UE) 2019/777 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 88).

– Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione del 10 agosto 2023 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380).

In Svizzera si applicano le seguenti disposizioni nazionali di cui all'articolo 6 della decisione n. 2/2019 del Comitato misto:

- CH-TSI CCS-003 (versione 2.1, giugno 2024): Attivazione / disattivazione della trasmissione del pacchetto 44 al sistema SIGNUM/ZUB;
- CH-TSI CCS-006 (versione 3.0, novembre 2024): Perdita «non leading permitted» nel regime d'esercizio «Non Leading» (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI CCS-007 (versione 2.2, giugno 2024): Norme concernenti le curve di frenatura per ERTMS/ETCS Baseline 2;
- CH-TSI CCS-008 (versione 4.0, giugno 2024): Implementazione minima di Change Request;
- CH-TSI CCS-011 (versione 2.1, giugno 2024): Funzionalità degli Euro-loop;
- CH-TSI CCS-016 (versione 3.1, giugno 2024): Impiego di valori parametrici e funzionalità ETCS specifici del paese;
- CH-TSI CCS-018 (versione 2.0, giugno 2024): Divieto del Level STM/NTC per SIGNUM/ZUB;
- CH-TSI CCS-019 (versione 3.1, giugno 2024): Ripresa e visualizzazione automatica di dati treno (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
- CH-TSI CCS-022 (versione 2.2, giugno 2024): Circolazione a ritroso nel regime d'esercizio «Unfitted»;
- CH-TSI CCS-023 (versione 2.1, giugno 2024): Visualizzazione di messaggi di testo;
- CH-TSI CCS-024 (versione 4.0, giugno 2024): Immissione flessibile dei dati;
- CH-TSI CCS-026 (versione 2.2, giugno 2024): Online Monitoring dell'equipaggiamento della tratta sul veicolo (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025);

- CH-TSI CCS-032 (versione 2.2, giugno 2024): Immissione unica del numero di treno per l’equipaggiamento ETCS di bordo e la GSM-R CabRadio (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2016/919, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
  - CH-TSI CCS-033 (versione 2.1, giugno 2024): Funzionalità GSM-R Voice (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
  - CH-TSI CCS-034 (versione 1.1, giugno 2024): Regime d’esercizio «Non Leading»;
  - CH-TSI CCS-038 (versione 1.2, giugno 2024): Rivelazione in caso di notevole ampliamento dell’intervallo di confidenza dell’odometria (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025);
  - CH-CSM-RA-001 (versione 2.1, giugno 2024): Programma di attestazione della sicurezza per l’ottenimento di un’omologazione ETCS in Svizzera (norma potenzialmente incompatibile con il regolamento (UE) 2023/1695, da verificare entro il 31 dicembre 2025).
- Decisione di esecuzione (UE) 2023/1696 della Commissione del 10 agosto 2023 recante modifica della decisione di esecuzione 2011/665/UE per quanto riguarda le specifiche del registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati di cui all’articolo 48 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 222 dell’8.9.2023, pag. 561).
- Decisione di esecuzione (UE) 2023/2584 della Commissione, del 15 novembre 2023, relativa alle norme armonizzate per l’interoperabilità dei sistemi ferroviari redatte a sostegno della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L, 2023/2584, 21.11.2023).
- Regolamento di esecuzione (UE) 2024/949 della Commissione, del 27 marzo 2024, che definisce un modulo comune per le richieste di rimborso e di indennizzo dei passeggeri nel trasporto ferroviario in caso di ritardi, perdite di coincidenza e soppressioni di servizi ferroviari conformemente al regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L, 2024/949, 2.4.2024). »

*Allegato 2*

## **Elenco delle disposizioni contenute negli accordi bilaterali stradali firmati dalla Svizzera con gli Stati membri della Comunità e relativi al trasporto di merci nel traffico triangolare**

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Germania	17.12.1953 <sup>28</sup>	01.02.1954	<i>Articolo 7</i> Secondo il diritto nazionale: traffico triangolare propriamente detto autorizzato; traffico triangolare impropriamente detto vietato.
Austria	22.10.1958 <sup>29</sup>	04.04.1959	<i>Articolo 8</i> Gli imprenditori che hanno il diritto di effettuare trasporti di merci sono autorizzati a trasportare, su veicoli immatricolati in uno degli Stati contraenti: a. merci a destinazione o in provenienza da uno degli Stati Traffico triangolare propriamente detto autorizzato. Traffico triangolare impropriamente detto vietato.
Belgio	25.02.1975 <sup>30</sup>	24.07.1975	<i>Articolo 4, paragrafo 1, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente detto autorizzato. Traffico triangolare impropriamente detto vietato.
Bulgaria	30.05.1974 <sup>31</sup>	03.10.1974	<i>Articolo 4, paragrafo 1 lettera b e articolo 4, paragrafo 2</i> Traffico triangolare propriamente detto autorizzato; autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare impropriamente detto.
Croazia	30.06.1995 <sup>32</sup>	17.05.1996	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Danimarca	27.08.1981 <sup>33</sup>	25.03.1982	<i>Articolo 4, paragrafo 2</i> I trasporti in provenienza da un paese terzo a destinazione dell'altra parte contraente, o in partenza dall'altra parte contraente e a destinazione di un paese terzo sono soggetti ad autorizzazione rilasciata caso per caso dall'altra parte contraente.

28 RS 0.741.619.136

29 RS 0.741.619.163

30 RS 0.741.619.172

31 RS 0.741.619.214

32 RS 0.741.619.291

33 RS 0.741.619.314

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Spagna	23.01.1963 <sup>34</sup>	21.08.1963	<i>Protocollo del 29 ottobre 1971</i> Traffico triangolare propriamente detto autorizzato. Traffico triangolare impropriamente detto vietato.
Estonia	25.06.1997 <sup>35</sup>	27.08.1997	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Finlandia	16.01.1980 <sup>36</sup>	28.05.1981	<i>Articolo 6, paragrafo 2 + verbale</i> della riunione della Commissione mista elvetico-finlandese del 23 e 24 maggio 1989 punto 2.2.: traffico triangolare propriamente detto e impropriamente detto consentito previa autorizzazione.
Francia	20.11.1951 <sup>37</sup>	01.04.1952	Secondo il diritto nazionale. <i>Trasportatori svizzeri</i> : traffico triangolare propriamente e impropriamente detto vietato in Francia. <i>Trasportatori francesi</i> : traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato in Svizzera.
Grecia	08.08.1970 <sup>38</sup>	06.09.1971	<i>Articolo 3 + verbale</i> della riunione della Commissione mista greco-svizzera, svoltasi dall'11 al 13 dicembre 1972 = Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto consentito (con autorizzazioni speciali contingentate).
Ungheria	16.01.1980 <sup>39</sup>	24.08.1980	<i>Articolo 4, paragrafo 3, lettera c</i> Autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare propriamente detto. Il traffico triangolare impropriamente detto è vietato.
Italia	—	—	Verbale della riunione della Commissione mista italo-svizzera del 14 giugno 1993. <i>Trasportatori svizzeri</i> : autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare propriamente detto. Il traffico triangolare impropriamente detto è vietato. <i>Trasportatori italiani</i> : traffico triangolare propriamente detto consentito, senza necessità di autorizzazione. Autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare impropriamente detto.

<sup>34</sup> RS 0.741.619.332

<sup>35</sup> RS 0.741.619.334

<sup>36</sup> RS 0.741.619.345

<sup>37</sup> RS 0.741.619.349.1

<sup>38</sup> RS 0.741.619.372

<sup>39</sup> RS 0.741.619.418

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Irlanda	–	–	Secondo il diritto nazionale. <i>Trasportatori svizzeri:</i> traffico triangolare propriamente e impropriamente detto vietato, salvo autorizzazione rilasciata dalle autorità irlandesi. <i>Trasportatori irlandesi:</i> traffico triangolare propriamente e impropriamente detto consentito nel traffico con la Svizzera.
Lettonia	28.04.1998 <sup>40</sup>	13.12.1998	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Lituania	26.05.1998 <sup>41</sup>	15.01.2000	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Lussemburgo	17.05.1972 <sup>42</sup>	01.06.1972	L'Accordo si applica esclusivamente al trasporto di viaggiatori. Non sono stati presi accordi sul trasporto di merci. Traffico triangolare consentito secondo il diritto nazionale. (Applicazione del principio della reciprocità). Traffico triangolare, propriamente ed impropriamente detto, consentito.
Paesi Bassi	20.05.1952 <sup>43</sup>	15.06.1952	L'Accordo si applica esclusivamente al trasporto di viaggiatori. Non sono stati presi accordi sul trasporto di merci. Traffico triangolare consentito secondo il diritto nazionale. (Applicazione del principio della reciprocità). Traffico triangolare, propriamente ed impropriamente detto, consentito.
Polonia	31.01.1971 <sup>44</sup>	13.09.1977	<i>Articolo 4, paragrafo 1, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Portogallo	28.06.1973 <sup>45</sup>	01.01.1974	Traffico triangolare propriamente ed impropriamente detto liberalizzato in virtù della decisione presa nella riunione della Commissione mista elvetica-portoghese del 6 giugno 1996.
Repubblica Ceca	17.12.1975 <sup>46</sup>	15.01.1976	<i>Articolo 4, paragrafo 2</i> Autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare propriamente detto. Il traffico triangolare impropriamente detto è vietato.

40 RS 0.741.619.487

41 RS 0.741.619.516

42 RS 0.741.619.518

43 RS 0.741.619.636

44 RS 0.741.619.649

45 RS 0.741.619.654

46 RS 0.741.619.741

---

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Romania	02.09.1977 <sup>47</sup>	30.03.1978	<i>Articolo 5</i> Autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare propriamente detto. Il traffico triangolare impropriamente detto è vietato.
Slovacchia	13.11.1997 <sup>48</sup>	26.01.1998	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Slovenia	15.10.1998 <sup>49</sup>	06.07.1999	<i>Articolo 4, lettera b</i> Traffico triangolare propriamente e impropriamente detto autorizzato.
Svezia	12.12.1973 <sup>50</sup>	22.04.1974	<i>Articolo 4, paragrafi 1 e 2</i> Traffico triangolare consentito con autorizzazioni speciali contingentate.

---

Traffico triangolare propriamente detto = quando il veicolo transita, secondo l'itinerario normale, nel paese in cui è immatricolato. Per esempio, un veicolo svizzero che effettua un trasporto dalla Germania all'Italia passando per la Svizzera.

Traffico triangolare impropriamente detto = quando il veicolo non transita nel paese in cui è immatricolato. Per esempio un veicolo svizzero che effettua un trasporto dalla Germania all'Italia passando per l'Austria.

---

47 RS **0.741.619.663**

48 RS **0.741.619.690**

49 RS **0.741.619.691**

50 RS **0.741.619.714**

*Allegato 3*

**Elenco delle disposizioni contenute negli accordi stradali bilaterali conclusi dalla Svizzera con i diversi Stati membri della Comunità e relative al rilascio di autorizzazioni al trasporto di viaggiatori nel traffico triangolare**

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Germania	17.12.1953 <sup>51</sup>	01.02.1954	<i>Articoli 4 e 5</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Austria	22.10.1958 <sup>52</sup>	04.04.1959	<i>Articolo 6</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Belgio	25.02.1975 <sup>53</sup>	24.07.1975	<i>Articolo 3</i> – secondo il diritto nazionale
Bulgaria	30.05.1974 <sup>54</sup>	03.10.1974	<i>Articolo 3, paragrafo 2</i> – secondo il diritto nazionale
Croazia	30.06.1995 <sup>55</sup>	17.05.1996	<i>Articolo 3, paragrafo 4</i> – secondo il diritto nazionale
Danimarca	27.08.1981 <sup>56</sup>	25.03.1982	<i>Articoli 3 e 5</i> – secondo il diritto nazionale
Spagna	23.01.1963 <sup>57</sup>	21.08.1963	<i>Articoli 2 e 3</i> – autorizzazione esplicita dell'altra parte contraente – di comune accordo (reciprocità)
Estonia	25.06.1997 <sup>58</sup>	27.08.1997	<i>Articolo 3 paragrafo 4</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Finlandia	16.01.1980 <sup>59</sup>	28.05.1981	<i>Articolo 3</i> – secondo il diritto nazionale
Francia	20.11.1951 <sup>60</sup>	01.04.1952	<i>Capitolo II</i> – di comune accordo – rispetto della reciprocità
Grecia	08.08.1970 <sup>61</sup>	06.09.1971	<i>Articolo 2</i> – di comune accordo (reciprocità)

51 RS 0.741.619.136

52 RS 0.741.619.163

53 RS 0.741.619.172

54 RS 0.741.619.214

55 RS 0.741.619.291

56 RS 0.741.619.314

57 RS 0.741.619.332

58 RS 0.741.619.334

59 RS 0.741.619.345

60 RS 0.741.619.349.1

61 RS 0.741.619.372

Paese	Accordo firmato il	Entrato in vigore il	Condizioni
Ungheria	16.01.1980 <sup>62</sup>	24.08.1980	<i>Protocollo dell'Accordo, punto 1, paragrafo 1</i> – autorizzazione esplicita dell'altra parte contraente
Italia	–	–	Secondo il diritto nazionale (non esistono accordi bilaterali)
Irlanda	–	–	Secondo il diritto nazionale (non esistono accordi bilaterali)
Lettonia	28.04.1998 <sup>63</sup>	13.12.1998	<i>Articolo 3 paragrafo 4</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Lituania	26.05.1998 <sup>64</sup>	15.01.2000	<i>Articolo 3 paragrafo 4</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Lussemburgo	17.05.1972 <sup>65</sup>	01.06.1972	<i>Articolo 3</i> – secondo il diritto nazionale
Paesi Bassi	20.05.1952 <sup>66</sup>	15.06.1952	<i>Paragrafo 2, punto 2</i> – secondo il diritto nazionale
Polonia	31.01.1971 <sup>67</sup>	13.09.1977	<i>Articolo 3, paragrafo 2</i> – secondo il diritto nazionale
Portogallo	28.6.1973 <sup>68</sup>	01.01.1974	<i>Protocollo dell'Accordo, punti 5 e 6</i> – intesa reciproca – reciprocità
Repubblica Ceca	17.12.1975 <sup>69</sup>	15.01.1976	<i>Articolo 3, paragrafo 3</i> – secondo il diritto nazionale
Romania	02.09.1977 <sup>70</sup>	30.03.1978	<i>Articolo 5</i> Autorizzazioni contingentate per il traffico triangolare propriamente detto. Il traffico triangolare impropriamente detto è vietato.
Slovacchia	13.11.1997 <sup>71</sup>	26.01.1998	<i>Articolo 3 paragrafo 4</i> – secondo il diritto nazionale – rispetto della reciprocità
Slovenia	15.10.1998 <sup>72</sup>	06.07.1999	<i>Articolo 3 paragrafo 3</i> – secondo il diritto nazionale
Svezia	12.12.1973 <sup>73</sup>	22.4.1974	<i>Articolo 3</i> – secondo il diritto nazionale

62 RS 0.741.619.418

63 RS 0.741.619.487

64 RS 0.741.619.516

65 RS 0.741.619.518

66 RS 0.741.619.636

67 RS 0.741.619.649

68 RS 0.741.619.654

69 RS 0.741.619.741

70 RS 0.741.619.663

71 RS 0.741.619.690

72 RS 0.741.619.691

73 RS 0.741.619.714