

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

Modifica del 12 giugno 2020

*Fa fede soltanto la versione che  
sarà pubblicata ufficialmente*

*Il Consiglio federale svizzero  
ordina:*

I

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

*Art. 5g* Rapporto sulla sicurezza delle imprese ferroviarie

Le imprese ferroviarie presentano annualmente all'UFT, entro il 31 maggio, un rapporto sulla sicurezza relativo all'anno civile precedente con le indicazioni di cui all'articolo 9 paragrafo 6 della direttiva (UE) 2016/798<sup>2</sup> e all'articolo 18 paragrafo 1 del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013<sup>3</sup>.

*Art. 5h, rubrica e cpv. 2*

Rapporto annuale dell'UFT

<sup>2</sup> Il rapporto contiene almeno le indicazioni di cui all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/798<sup>4</sup>.

*Art. 5i<sup>bis</sup>*

*Abrogato*

*Art. 5j* Manutenzione dei veicoli

<sup>1</sup> Il servizio responsabile della manutenzione dei veicoli secondo l'articolo 17b Lferr deve utilizzare un sistema di manutenzione conforme ai requisiti dell'articolo 14 paragrafi 2 e 3 e dell'allegato III della direttiva (UE) 2016/798<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> RS 742.141.1

<sup>2</sup> Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione), versione della GU L 138 del 26.5.2016, pag. 102

<sup>3</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009, GU L 121 del 3.5.2013, pag. 8; modificato dal regolamento di esecuzione (UE) n. 2015/1136 della Commissione, del 13 luglio 2015, GU L 185 del 14.7.2015, pag. 6.

<sup>4</sup> Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 5g.

<sup>2</sup> Se è responsabile della manutenzione di carri merci che circolano su tratte interoperabili, questo servizio deve essere certificato secondo il regolamento (UE) 2019/779<sup>6</sup>. Sono esonerate dall'obbligo di certificazione le imprese di trasporto ferroviario per la manutenzione dei propri carri merci.

<sup>3</sup> Chiunque abbia motivo di ritenere che il servizio responsabile non adempia i relativi requisiti, è tenuto a informarne l'organismo di certificazione. L'organismo di certificazione comunica senza indugio all'UFT le misure adottate.

*Art. 8c cpv. 1*

<sup>1</sup> In caso di progetti innovativi o complessi con elevata rilevanza per la sicurezza (modifiche rilevanti) l'impresa ferroviaria deve applicare il procedimento di gestione dei rischi secondo l'allegato I del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013<sup>7</sup>.

*Art. 12 cpv. 2, primo periodo, 4, frase introduttiva, e 5*

<sup>2</sup> Provvedono affinché le prescrizioni d'esercizio siano messe a disposizione dell'UFT quale base per la sua attività di vigilanza. ...

<sup>4</sup> Per gli utenti della rete sono vincolanti le prescrizioni d'esercizio che contengono norme specifiche all'utilizzo della tratta riguardanti:

<sup>5</sup> L'UFT provvede affinché siano applicate prescrizioni d'esercizio per quanto possibile uniformi.

*Art. 15t cpv. 3–5*

<sup>3</sup> Agli organismi di valutazione del rischio si applicano inoltre le esigenze di cui all'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Agli organismi di valutazione del rischio **reclutati** per modifiche che concernono esclusivamente il mercato interno si applica l'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013.

<sup>5</sup> Agli organismi designati si applicano inoltre le esigenze di cui all'articolo 45 paragrafo 1 della direttiva (UE) 2016/797<sup>9</sup>.

<sup>5</sup> Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 5a.

<sup>6</sup> 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, GÜ L 139 I del 27.5.2019, p. 360.

<sup>7</sup> Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 5g.

<sup>8</sup> Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 5g.

<sup>9</sup> Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 7 cpv. 4.

*Art. 15u cpv. 3*

<sup>3</sup> Agli organismi di valutazione del rischio si applicano inoltre i criteri di cui al capitolo 4.1 della norma ISO/IEC 17020:2012<sup>10</sup>.

*Art. 15v cpv. 4*

<sup>4</sup> Il riconoscimento è valido per al massimo dieci anni per gli organismi designati e per al massimo cinque anni per gli organismi di valutazione del rischio. Può essere rinnovato se le condizioni per la sua concessione sono adempiute.

*Art. 18* Sagoma di spazio libero, ulteriori spazi

<sup>1</sup> La sagoma di spazio libero comprende la sagoma limite degli impianti fissi e gli spazi di sicurezza secondo l'allegato 1.

<sup>2</sup> La sagoma limite degli impianti fissi è determinata a partire da una sagoma di riferimento secondo l'allegato 1; tale sagoma di riferimento è definita dall'UFT d'intesa con le imprese ferroviarie. Nessun oggetto solido, ad eccezione delle parti della linea aerea di contatto necessarie al funzionamento, deve penetrare all'interno dello spazio delimitato dalla sagoma limite degli impianti fissi.

<sup>3</sup> Gli spazi di sicurezza della sagoma di spazio libero comprendono:

- a. lo spazio all'altezza delle finestre;
- b. lo spazio per la pista di evacuazione;
- c. lo spazio per la pista di servizio nella larghezza necessaria;
- d. lo spazio per le porte aperte; e
- e. lo spazio per la linea aerea di contatto.

<sup>4</sup> Ulteriori spazi di sicurezza nonché spazi per altre esigenze d'esercizio e tecniche devono essere fissati di volta in volta.

<sup>5</sup> Le imprese ferroviarie determinano la sagoma di spazio libero per le tratte contigue della rete ferroviaria conformemente al rispettivo utilizzo e la sottopongono all'UFT per approvazione.

*Art. 19* Distanze tra e accanto ai binari

<sup>1</sup> La distanza minima tra gli assi di binari paralleli, la distanza minima dell'asse del binario rispetto a costruzioni e impianti nonché lo spazio da tener libero accanto al binario sono determinati dalle esigenze:

- a. della sagoma di spazio libero;
- b. degli ulteriori spazi di sicurezza e degli spazi per altre esigenze d'esercizio e tecniche; e

<sup>10</sup> ISO/IEC 17020:2012 Konformitätsbewertung - Anforderungen an den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen. La norma può essere ottenuta a pagamento presso l'Associazione svizzera di normalizzazione (SNV), Sulzerallee 70, 8404 Winterthur; [www.snv.ch](http://www.snv.ch).

c. dell'aerodinamica.

<sup>2</sup> La distanza minima tra gli assi di due binari paralleli senza spazi di sicurezza, costruzioni e impianti dev'essere fissata in modo che le sagome limite degli impianti fissi non si intersechino. Per velocità elevate dev'essere fissata una distanza corrispondentemente maggiore.

<sup>3</sup> Tra e accanto ai binari nonché tra i binari e le costruzioni o gli impianti devono essere tenuti liberi gli spazi di sicurezza per il personale. Agli spazi di sicurezza per le attività d'esercizio si applica inoltre l'articolo 71.

<sup>4</sup> Se sono necessari spazi di sicurezza supplementari, le distanze minime devono essere fissate di volta in volta, in particolare:

- a. per spazi di sicurezza per viaggiatori che devono salire e scendere tra i veicoli;
- b. presso binari di carico e scarico, binari lungo rampe di carico e binari di raccordo.

*Art. 20*

*Abrogato*

*Art. 44 lett. e*

Le prescrizioni della presente ordinanza e le sue disposizioni d'esecuzione sono applicabili agli impianti o alle parti d'impianti elettrici seguenti:

- e. altri impianti elettrici specifici della ferrovia;

*Art. 46 cpv. 2*

<sup>2</sup> Assicura che la documentazione tecnica necessaria all'esercizio sia adeguatamente accessibile e ne garantisce la praticabilità e la facilità d'uso. Su richiesta la mette a disposizione dell'UFT. Se si discosta dalle prescrizioni di ordine superiore, la documentazione d'esercizio dev'essere sottoposta all'UFT per approvazione almeno tre mesi prima della prevista entrata in vigore.

*Art. 58 cpv. 1*

<sup>1</sup> I veicoli a vapore e i veicoli storici devono essere gestiti e mantenuti in modo da consentire un esercizio ferroviario sicuro e affidabile sull'infrastruttura da percorrere. I servizi responsabili della manutenzione dei veicoli non sottostanno all'obbligo di certificazione.

*Art. 71* Spazi di sicurezza per attività d'esercizio

Al fine di garantire la sicurezza, l'affidabilità e l'ulteriore sviluppo dell'esercizio ferroviario, nella pianificazione, nella costruzione ex novo e nella trasformazione di costruzioni e impianti devono essere previsti gli spazi di sicurezza per le attività d'esercizio secondo le prescrizioni relative al servizio ferroviario emanate dall'UFT in virtù dell'articolo 17 capoverso 3 Lferr.

*Art. 83i* Disposizione transitoria della modifica del 12 giugno 2020

Il riconoscimento di organismi di valutazione del rischio riconosciuti prima del 1° novembre 2020 è valido fino al 31 luglio 2022.

II

<sup>1</sup> Gli allegati 1 e 5–7 sono sostituiti dalla versione qui annessa.

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

III

La presente ordinanza entra in vigore il 1° novembre 2020.

In nome del Consiglio federale svizzero:

12 giugno 2020

La presidente della Confederazione,  
Simonetta Sommaruga  
Il cancelliere della Confederazione, Walter  
Thurnherr

*Allegato 1*  
(art. 18 cpv. 1 e 2 nonché 47 cpv. 2)

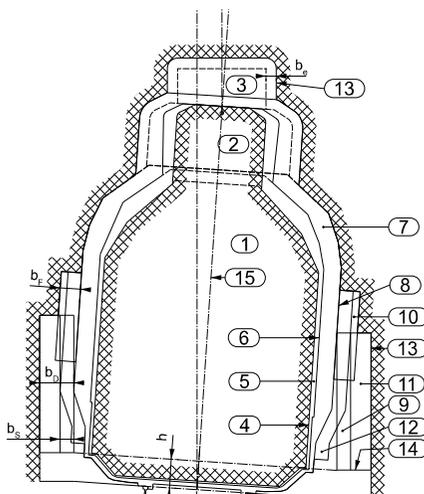
## Sagoma di spazio libero, sagoma di riferimento: nozioni e disposizione degli spazi di sicurezza

### Legenda:

1	Spazio per veicoli e carichi	10	Spazio all'altezza delle finestre
2	Spazio per pantografi	11	Spazio per la pista di servizio nella larghezza necessaria
3	Spazio per la linea aerea di contatto	12	Spazio per porte aperte
4	Sagoma limite dei veicoli e carichi nonché del pantografo	13	Sagoma di spazio libero (sagoma limite di impianti fissi e spazi di sicurezza della sagoma di spazio libero)
5	Spazio cinematico necessario che deve essere tenuto in considerazione dal costruttore di materiale rotabile	14	Superficie di transito
6	Sagoma di riferimento	15	Asse del sistema di assi della sagoma di spazio libero rispetto al binario
7	Spazio cinematico necessario che deve essere tenuto in considerazione dal gestore dell'infrastruttura		
8	Sagoma limite di impianti fissi		
9	Spazio per la pista d'evacuazione		

$b_s$	Larghezza dello spazio per la pista d'evacuazione	$b_e$	Distanza di protezione elettrica
$b_f$	Larghezza dello spazio all'altezza delle finestre	$h$	Altezza della superficie di transito
$b_D$	Larghezza dello spazio per la pista di servizio		

Gli spazi supplementari di cui all'art. 18 cpv. 4 non figurano nel presente schizzo.



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

## **Impianti elettrici**

*Lett. e*

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

- e. altri impianti elettrici specifici della ferrovia, ossia ulteriori impianti elettrici e parti d'impianto che sono situati al di fuori dei veicoli e che, a causa di condizioni tecniche o d'esercizio particolari, devono essere costruiti o fatti funzionare in base ai requisiti posti agli impianti ferroviari per consentire un esercizio ferroviario conforme alle prescrizioni da cui trarre la massima utilità, segnatamente:
  1. impianti che conducono esclusivamente o prevalentemente corrente di trazione,
  2. parti elettriche dei riscaldamenti degli scambi alimentati con corrente di trazione o dalla rete nazionale generale,
  3. impianti di alimentazione elettrica di veicoli ferroviari o di filobus in sosta,
  4. impianti di sicurezza e applicazioni telematiche (compresi gli impianti di controllo e di sorveglianza dei passaggi a livello) e i rispettivi impianti di alimentazione elettrica purché facciano parte dell'infrastruttura,
  5. sistemi di avvertimento per le persone nella zona dei binari e rispettivi impianti di alimentazione elettrica,
  6. l'alimentazione elettrica in generale a partire dal sistema della corrente di trazione (tra impianti di produzione della corrente di trazione e interruttori di potenza a bassa tensione);

*Allegato 5*  
(art. 15a cpv. 1)

**Tratte a scartamento normale non interoperabili:**

Renens VD–Lausanne Flon

Fleurier–St-Sulpice

Worblaufen–Zollikofen

Luzern–Horw

Emmenbrücke–Hübeli (bif)–Hochdorf

Hochdorf–Beinwil am See

Beinwil am See–Lenzburg

Zürich–Giesshübel (bif)–Uetliberg

Etzwilen–Ramsen–Grenze (-Singen)

Chur–Domat/Ems

Rorschach–Heiden

Arth-Goldau–Rigi–Vitznau

Niederbipp–Oberbipp

Wohlen–Villmergen

*Allegato 6*  
(art. 15a cpv. 2)

## **Rete principale interoperabile**

Lausanne–Vevey

Vevey–Les Paluds (bif)–St-Maurice

St-Maurice–Martigny

Martigny–Sierre–St. German (bif)

St. German (bif)–Visp–Brig

Brig–Grenze–Iselle (–Domodossola)

Genève–Aéroport– St-Jean (bif)

St-Jean (bif)–Genève

St-Jean (bif)–Jonction (bif)–Chêne-Bougeries (confine)

Genève–Châtelaine (bif)–La Plaine-Front. (–Bellegarde)

Châtelaine (bif)–Jonction (bif)

Genève–Genève-Eaux-Vives–Chêne-Bougeries (confine)

Genève–Morges–Lonay–Préverenges

Lonay–Préverenges–Denges-Echandens

Denges-Echandens–Renens VD

Renens VD–Lausanne

Lonay–Préverenges–Lausanne-Triage

Lausanne-Triage–Renens VD

Lausanne-Triage–Bussigny

Daillens (bif)–Le Day

Le Day–Vallorbe

Vallorbe–Front. (–Frasne)

Denges-Echandens–Lécheires (bif)

Lécheires (bif)–Bussigny

Renens VD–Lausanne Sébeillon–Lausanne

Renens VD–Bussigny

Bussigny–Cossonay–Daillens (bif)

Daillens (bif)–Chavornay

Chavornay–Yverdon

Yverdon–Auvornier

Auvernier–Neuchâtel–Vauseyon  
Neuchâtel–Vauseyon–Neuchâtel  
Neuchâtel–Cornaux–Biel/Bienne  
Basel SBB–Ruchfeld (bif)  
Lausanne–Puidoux  
Puidoux–Palézieux  
Palézieux–Romont  
Romont–Fribourg/Freiburg  
Fribourg/Freiburg–Flamatt  
Flamatt–Bern Weyeremannshaus–Bern  
Biel/Bienne–Biel/Bienne RB  
Biel/Bienne RB–Biel Mett (bif)  
Bern–Bern Wylerfeld–Wankdorf (bif)–Ostermundigen  
Ostermundigen–Gümligen  
Gümligen–Thun  
Löchligut (bif)–Wankdorf (bif)–Ostermundigen  
Spiez–Wengi-Ey (bif)  
Wengi-Ey (bif)–Frutigen  
Frutigen–galleria del Lötschberg–Brig  
Wengi-Ey (bif)–Frutigen Nordportal (bif)  
Frutigen Nordportal (bif)–galleria di base del Lötschberg–St. German (bif)  
Frutigen–Frutigen Nordportal (bif)  
Thun–Spiez  
Biel/Bienne–Biel Mett (bif)  
Biel Mett (bif)–Lengnau  
Lengnau–Solothurn West  
Solothurn West–Solothurn  
Solothurn–Niederbipp  
Niederbipp–Oensingen  
Oensingen–Olten  
Solothurn–Ausbaustrecke–Wanzwil (bif)  
Bern–Bern Wylerfeld–Löchligut (bif)  
Löchligut (bif)–Zollikofen  
Zollikofen–Mattstetten (bif)

Mattstetten (bif)–Burgdorf  
Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal  
Langenthal–Rothrist  
Rothrist–Aarburg–Oftringen–Olten  
Löchligut (bif)–galleria di Grauholz–Äspli (bif)  
Äspli (bif)–Neubaustrecke–Wanzwil (bif)  
Wanzwil (bif)–Rothrist  
Rothrist–galleria di Born–Olten  
Äspli (bif)–Mattstetten (bif)  
Rothrist–Kriegsschleife–Zofingen  
Basel SBB–Muttenz  
Muttenz–Pratteln  
Pratteln–Liestal  
Liestal–Sissach  
Sissach–galleria di base di Hauenstein–Olten Nord (bif)  
Olten Nord (bif)–Olten  
Muttenz–galleria di Adler–Liestal  
Basel SBB RB–Birsfelden Hafen  
Basel SBB RB–Gellert (bif)–confine infrastrutturale SBB–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Basel Bad Bf RB W 568  
Basel Bad Bf RB W 568– confine infrastrutturale HBS–Basel Kleinhüningen Hafen  
Basel Bad Bf RB W 568–Basel Bad Rbf confine di stato  
Muttenz–Gellert (bif)  
Pratteln–Basel SBB RB  
Basel SBB RB–Ruchfeld (bif)  
Basel SBB RB–Basel SBB GB  
Basel SBB GB–Basel SBB  
Ruchfeld (bif)–Basel GB  
Olten–Aarburg–Oftringen–Zofingen  
Zofingen–Sursee  
Sursee–Hübeli (bif)–Emmenbrücke  
Emmenbrücke–Fluhmühle (bif)–Gütsch (bif)–Luzern  
Olten Nord (bif)–Verbindungsline–Olten Ost (bif)–Dulliken  
Basel SBB–Basel St. Johann

Basel St. Johann–Basel St. Johann Hafen  
Basel St. Johann–Grenze (–St-Louis)  
Basel SBB–Gellert (bif)–confine infrastrutturale SBB–Basel Bad Bf  
Weil am Rhein confine di Stato–Basel Bad Bf  
Basel Bad Bf–Grenzach confine di Stato  
Basel Bad Bf–Riehen confine di Stato  
Olten–Olten Ost (bif)–Dulliken  
Dulliken–Aarau  
Däniken Ost–galleria di Eppen–Wöschnau  
Aarau–Rupperswil  
Rupperswil–Brugg AG  
Immensee–Arth-Goldau  
Arth-Goldau–Rynächt  
Rynächt–galleria di base del San Gottardo–Pollegio Nord  
Pollegio Nord–Giubiasco  
Giubiasco–galleria del Monte Ceneri–Taverne-Torricella  
S. Antonino/Giubiasco ovest–galleria di base del Monte Ceneri–Vezia (bif)  
Taverne-Torricella–Lugano  
Lugano–Mendrisio–Balerna  
Balerna–Chiasso  
Giubiasco–Cadenazzo  
Cadenazzo–Ranzo-S. A.–Confine (–Pino-T.–Luino)  
Taverne-Torricella–Lugano Vedeggio  
Balerna–Chiasso Sm  
Rupperswil–Lenzburg  
Lenzburg–Gexi (bif)  
Gexi (bif)–Othmarsingen  
Othmarsingen–Gruemet (bif)  
Gruemet (bif)–galleria di Heitersberg–Killwangen-Spreitenbach  
Gexi (bif)–Henschiken  
Henschiken–Wohlen  
Wohlen–Rotkreuz  
Rotkreuz–Immensee  
Henschiken–Othmarsingen

Othmarsingen–Lupfig  
Lupfig–Brugg Süd (bif)  
Brugg Süd (bif) –Brugg AG  
Brugg Nord (bif)–Verbindungslinie–Brugg Süd (bif)  
Thalwil–galleria dello Zimmerberg–Sihlbrugg  
Sihlbrugg–galleria di Albis–Zug  
Rotkreuz–Fluhmühle (bif)–Gütsch (bif)–Luzern  
Arth–Goldau–Zug  
Pratteln–Stein–Säckingen  
Stein–Säckingen–galleria di Bözberg–Brugg Nord (bif)  
Brugg Nord (bif) –Brugg AG  
Zürich Altstetten–Zürich Herdern–Zürich Vorbahnhof Nord–Zürich HB  
Würenlos–Killwangen–Spreitenbach  
Killwangen–Spreitenbach–Rangierbahnhof Limmattal  
Rangierbahnhof Limmattal–Dietikon  
Dietikon–Zürich Mülligen–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Hard (bif)–Zürich Oerlikon  
Killwangen–Spreitenbach–Zürich Altstetten  
Zürich Altstetten–Zürich HB  
Zürich Altstetten–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (bin. 41–44)  
Zürich Altstetten–Zürich GB  
Zürich GB–Zürich Aussersihl (bif)  
Wallisellen–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Zürich Wipkingen–Zürich HB  
Winterthur–Effretikon  
Effretikon–Hürlistein (bif) –Bassersdorf  
Bassersdorf–Zürich Flughafen–Opfikon (bif)  
Galleria di Brütten (Bassersdorf/Dietlikon–Tössmühle (Winterthur)  
Opfikon (bif)–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (bif)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB  
Effretikon–Hürlistein (bif)–Dietlikon  
Dietlikon–Wallisellen  
Opfikon (bif)–Kloten–Bassersdorf  
Schaffhausen–Neuhausen

Neuhausen–Eglisau  
Eglisau–Bülach  
Bülach–Oberglatt  
Oberglatt–Glattbrugg  
Glattbrugg–Zürich Oerlikon  
Zürich Oerlikon–Hard (bif)–Zürich Hardbrücke–Zürich HB (bin. 41–44)  
Zürich Oerlikon–galleria di Weinberg–Zürich HB (bin. 31–34 e gruppo A) (passante)  
Glattbrugg–Opfikon Süd (bif)–Zürich Seebach  
Schaffhausen–confine infrastrutturale Gemeinschaftsbahnhof–Thayngen confine di Stato  
St. Margrethen–confine (–Lustenau)  
Winterthur–Winterthur Grüze–Wil  
Wil–Gossau SG  
Gossau SG–St. Gallen  
St. Gallen–St. Gallen St. Fiden  
St. Gallen St. Fiden–Rorschach  
Rorschach–St. Margrethen  
Zürich HB–Zürich Aussersihl (bif)  
Zürich HB (bin. 31–34 e gruppo A)–Kohlendreieckbrücke–Zürich Vorbahnhof–Letzigrabenbrücke–Zürich Altstetten (passante)  
Zürich Aussersihl (bif)–Zürich Wiedikon  
Zürich Wiedikon–Thalwil  
Zürich Aussersihl (bif)–galleria di base dello Zimmerberg–Litti

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

## **Specifiche tecniche di interoperabilità**

- 1 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 dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.
2. Regolamento (UE) n. 454/2011 della Commissione, del 5 maggio 2011, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per i passeggeri» del sistema ferroviario transeuropeo, GU L 123 del 12.5.2011, pag. 11; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/775 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 103.
- 3 Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea, GU L 158 del 15.06.2016, pag. 1; modificato dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.
- 4 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, versione della GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 5.
- 5 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) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.
- 6 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 dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 1.
7. Regolamento (UE) n. 1301/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 179; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.

- 8 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 12.12.2014, pag. 228; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.
9. Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394; modificato l'ultima volta dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 108.
- 10 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 dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/774 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 89.
- 11 Regolamento (UE) n. 1305/2014 della Commissione, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Applicazioni telematiche per il trasporto merci» del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) 62/2006 della Commissione, GU L 356 del 12.12.2014, pag. 438; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/778 del 16.5.2019, GU L 139 I del 27.5.2019, pag. 356.

