



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

N. registrazione/dossier: /2010-01-05/ 271

Seconda fase della Riforma delle ferrovie 2

Rapporto sui risultati della consultazione

Marzo 2010



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Compendio

La consultazione sulla Seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 è iniziata il 3 luglio 2009 e si è conclusa il 16 ottobre 2009. Sono pervenuti complessivamente 75 pareri. La consultazione riguardava quattro ambiti tematici: l'accesso alla rete senza discriminazioni, l'interoperabilità della rete ferroviaria europea, le procedure di messa a concorso nel settore del traffico viaggiatori e il finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa.

L'analisi delle risposte al questionario per la consultazione ha fornito il quadro seguente:

Domande	Sì	No	Solo commento	Nessun commento	
Domanda 1.1 (Istituto di diritto pubblico come soluzione per un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni)	44	9	8	14	
Domanda 1.2 (Ordinazione di tracciati da parte di imprese che non erogano servizi di trasporto ferroviario)	37	13	8	17	
Domanda 1.3 (Nuovi ruoli)	36	in parte 5	10	8	16
Domanda 2.1 (Elenco delle tratte interoperabili)	13	estensione 23	0	-----	39
Domanda 2.2 (Organismo di valutazione della conformità)	privato e pubblico 37	pubblico 12	privato 9	17	
Domanda 3.1 (Regolamentazione della messa a concorso)	43	11	3	18	
Domanda 3.2 (Nuovi strumenti)		sì: pianificazione			



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

	46	no: accordo 3	5	3	18
Domanda 3.3 (Aggiudicazione, concessione)	46		6	3	20
Domanda 4.1 (Costi per il mantenimento dei servizi di difesa)	45		2	2	26

Numerosi partecipanti alla consultazione non si sono pronunciati su tutte le questioni in esame. Questa circostanza si riflette nel grande numero di «nessun commento».

Accesso alla rete senza discriminazioni

La soluzione proposta di creare un istituto di diritto pubblico è accolta positivamente dalla grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione. I [Cantoni](#) sostengono in linea di principio la proposta, ma esigono anche una chiara possibilità di cogestione attraverso il loro ingresso nel Consiglio d'amministrazione. Essi sottolineano inoltre che questa soluzione non deve provocare un maggior onere finanziario a loro carico. Anche [UTP](#), [BLS](#) e [FFS](#) chiedono di avere un seggio in Consiglio d'amministrazione. Per i partiti [PS](#), [PPD](#), [PLR](#) e [PES](#) il prezzo dei tracciati rappresenta un fattore importante. È richiesta una definizione più chiara che comprenda anche la questione del chiarimento di eventuali controversie. Inoltre, secondo la CTP e singoli Cantoni la tassa non dovrà aumentare il prezzo dei tracciati. Molti considerano l'istituto di diritto pubblico solo come una sorta di soluzione transitoria fino alla completa separazione. [HUPAC](#), [VAP](#), [Cargo](#), [TCS](#), [Mirgos](#), [Car Tourisme](#), [IG Wirtschaft und Verkehr](#) e [Pro Cargo Rail](#) si dichiarano favorevoli a una netta separazione tra infrastruttura ed esercizio. I [Cantoni NW](#), [SZ](#), [JU](#) e [VD](#), [Unione petrolifera](#) e [LITRA](#) chiedono che il compito di assegnazione dei tracciati venga attribuito all'UFT per poter rinunciare così alla creazione di un'ulteriore struttura organizzativa.

L'ordinazione di tracciati da parte di imprese che non erogano servizi di trasporto ferroviario è sostenuta dalla maggioranza. I sostenitori sottolineano però che nessun tracciato deve essere bloccato e/o che non deve essere reso possibile alcun commercio di tracciati. Questo è anche il motivo del rifiuto, da parte della maggioranza degli oppositori,



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

dell'ordinazione di tracciati da parte di terzi. [RailPlus](#) chiede di attendere l'evoluzione all'interno dell'UE.

La maggioranza si dichiara favorevole ai nuovi ruoli proposti al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni. Secondo i partecipanti alla consultazione, alcune domande relative alle interfacce e alla fissazione del prezzo dei tracciati, come anche alla definizione dell'orario, necessitano di ulteriori chiarimenti di dettaglio. [I Cantoni JU, SH, VS, BL, ZG, SG, l'Unione petrolifera, il LITRA e la CTP](#) deplorano che la vigilanza sul mercato non possa essere esercitata dalla COMCO. Anche la configurazione del ruolo della CAF viene discussa da più partecipanti.

Interoperabilità della rete ferroviaria europea

L'elenco presentato delle tratte interessate ha ottenuto il consenso della maggioranza dei partecipanti alla consultazione. Molti di loro si sono dichiarati favorevoli a un'ulteriore estensione della rete interoperabile. [Iniziativa delle Alpi, SEV, USS e COMCO](#) sono favorevoli a una (graduale) espansione dell'intera rete a scartamento normale.

La creazione di un organismo statale di valutazione della conformità sussidiario rispetto a quello privato è sostenuta dalla maggioranza. [Il Cantone di SZ, SAB, ProBahn, SP, ATA, WWF, UTP, SEV, DB e USS](#) si pronunciano espressamente a favore di un organismo esclusivamente statale. All'incirca altrettanti partecipanti alla consultazione - [USAM, HUPAC, CTS, SVI, ASTAG, FER, IG Wirtschaft und Verkehr, COMCO, strasse schweiz](#) – si dichiarano invece favorevoli a un organismo puramente privato.

Procedure di messa a concorso nel settore del trasporto viaggiatori

La maggioranza approva la nuova soluzione che prevede di decidere, una volta scaduta una concessione, se sia opportuno mettere a concorso l'offerta oppure sottoporla all'ordinaria procedura di ordinazione. Mentre per alcuni l'obbligo di messa a concorso per le nuove concessioni va troppo in là, altri, come [il PLR o le associazioni come l'ASTAG](#), reputano che tale obbligo debba essere immediatamente introdotto anche nel



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

trasporto viaggiatori su rotaia se le esperienze maturate in proposito nel settore degli autobus si riveleranno positive.

I due nuovi strumenti per il settore degli autobus, ossia l'accordo di lunga durata e la pianificazione relativa alla messa a concorso, sono accolti positivamente da una larga maggioranza. Viene espressa in generale l'esigenza di ottenere dettagli concreti sugli strumenti e sulla loro applicazione. Soltanto l'[Unione sindacale svizzera](#), l'[ATA](#), il [WWF](#) nonché i [Cantoni di LU e VD](#) respingono lo strumento dell'accordo di lunga durata. [LU e NW](#) si dichiarano invece contrari allo strumento della pianificazione riguardante la messa a concorso.

La grande maggioranza reputa sensato che l'aggiudicazione come pure il rilascio o il rinnovo della concessione siano disciplinati nella stessa decisione. [NW](#), [VD](#), [vpod](#) e [WWF](#) non giudicano invece opportuno un collegamento diretto tra l'aggiudicazione e il rilascio o il rinnovo della concessione.

Finanziamento dei costi per il mantenimento dei servizi di difesa

Una larga maggioranza di partecipanti alla consultazione condivide il principio che obbliga i gestori dell'infrastruttura a cofinanziare i costi per il mantenimento dei servizi di difesa nei Cantoni. Soltanto [la DB](#) e [la SVI](#) respingono una partecipazione dei gestori dell'infrastruttura a tali costi.

La FFS chiede che la partecipazione dei gestori dell'infrastruttura ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa venga disciplinata tra la Confederazione e i Cantoni. La Coordinazione Svizzera dei Pompieri (CSP) propone una disposizione transitoria e una convenzione quadro da concludere tra il DATEC e la CSP stessa.



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Indice

Compendio	2
1 Introduzione.....	8
1.1 Mandato.....	8
1.2 Contenuto del progetto posto in consultazione	8
1.3 Interpellati	9
1.4 Risposte	9
2 Analisi relativa ai singoli ambiti del progetto (cfr. questionario allegato).....	10
2.1 Accesso alla rete senza discriminazioni.....	10
2.1.1 Istituto di diritto pubblico quale soluzione volta ad assicurare un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni.....	10
2.1.2 Ordinazioni di tracciati da parte di terzi che non sono imprese di trasporto ferroviarie	12
2.1.3 Nuovi ruoli al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni.....	14
2.1.4 Varie	15
2.2 Interoperabilità delle ferrovie	16
2.2.1 Completezza dell'elenco delle tratte interoperabili.....	16
2.2.2 Atteggiamento nei confronti dell'istituzione di un organismo di valutazione della conformità da parte della Confederazione	18
2.2.3 Varie	19
2.3 Procedure di messa a concorso nel settore degli autobus	20
2.3.1 Nuova regolamentazione proposta per le procedure di messa a concorso.....	20
2.3.2 Nuovi strumenti per l'organizzazione della messa a concorso	22
2.3.3 Disciplina dell'aggiudicazione e della concessione nella stessa decisione	24
2.3.4 Varie	25
2.4 Finanziamento dei servizi di difesa	26
2.4.1 Proposta di cofinanziare i costi per il mantenimento dei servizi di difesa	26
Allegato 1: Elenco delle prese di posizione pervenute nell'ambito della procedura di consultazione	



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Allegato 2: Questionario 31



1 Introduzione

1.1 Mandato

Il progetto per la Riforma delle ferrovie 2 è stato respinto dal Parlamento nel 2005 con il mandato per il Consiglio federale di suddividerlo in singole *tranche* e di ripresentarlo. La prima fase della Riforma delle ferrovie 2 (Legge federale del 20 marzo 2009 sulla Riforma delle ferrovie 2, Revisione della disciplina sui trasporti pubblici) è entrata in vigore il 1° gennaio 2010.

Il 17 giugno 2009 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC dello svolgimento di una procedura di consultazione relativa alla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2.

1.2 Contenuto del progetto posto in consultazione

Il progetto posto in consultazione comprende quattro ambiti tematici:

- **Accesso alla rete senza discriminazioni:** con la Riforma delle ferrovie 1 la Svizzera ha introdotto l'accesso alla rete senza discriminazioni. Al fine di garantire meglio l'assenza di discriminazioni è necessaria una separazione istituzionale tra le imprese di trasporto e un organo incaricato dell'assegnazione dei tracciati. A questo scopo si propone di creare un organismo pubblico indipendente.
- **Interoperabilità della rete ferroviaria europea:** con l'allineamento alle direttive europee sull'interoperabilità si intende migliorare la libertà e la sicurezza della circolazione in tutto il continente europeo. Vengono create così tratte ferroviarie unitarie ed efficienti senza inutili interruzioni ai confini. Anche lo scambio di merci con l'UE ne risulta facilitato.

Con queste due misure si intende creare i presupposti giuridici necessari per il recepimento dei primi due pacchetti ferroviari dell'UE e per il rispetto delle direttive sull'interoperabilità dell'UE. Ciò consente di rafforzare i trasporti transfrontalieri ferroviari, il trasferimento dalla strada alla rotaia e la capacità operativa a livello internazionale delle imprese di trasporto ferroviarie svizzere.

- **Procedure di messa a concorso nel traffico viaggiatori:** con la revisione della legge sulle ferrovie (1996) è stata creata la possibilità di mettere a concorso le prestazioni



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

nel settore dei trasporti pubblici. Questo strumento è stato tuttavia utilizzato in modo molto differente dalle parti interessate e non è sufficientemente disciplinato. Al fine di rafforzare la certezza del diritto, si intende disciplinare con maggior precisione a livello di legge i concorsi ben funzionanti nel settore degli autobus. Anche nel trasporto viaggiatori su rotaia si potrà continuare a ricorrere alle procedure di messa a concorso; in questo caso si rinuncia tuttavia a una definizione dettagliata.

- Finanziamento dei servizi di difesa: è previsto che in futuro i gestori dell'infrastruttura non pagheranno soltanto gli interventi dei servizi di salvataggio e dei pompieri dei comuni e dei cantoni, ma forniranno anche un contributo ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa (costi d'esercizio e d'investimento).

1.3 Interpellati

La consultazione si è aperta il 3 luglio 2009 e si è conclusa il 16 ottobre 2009. Sono stati interpellati i Cantoni, i partiti politici rappresentati all'interno dell'Assemblea federale, le associazioni economiche e organizzazioni attive a livello svizzero, le associazioni mantello dei comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché altre cerchie interessate.

1.4 Risposte

Sono state inoltrate complessivamente 75 prese di posizione. Hanno espresso il proprio parere tutti i Cantoni ad eccezione del Cantone di Ginevra, la CTP, i partiti PLR, PPD, PS e GPS, le associazioni economiche economiesuisse, USAM, USC e USS nonché diverse altre organizzazioni.

	Interpellati in totale	Risposte
Cantoni/CTP	27	26
Partiti politici	14	4
Associazioni economiche	11	6
Organizzazioni	53	24
Altri/Risposte spontanee		15
Totale	105	75



2 Analisi relativa ai singoli ambiti del progetto (cfr. questionario allegato)

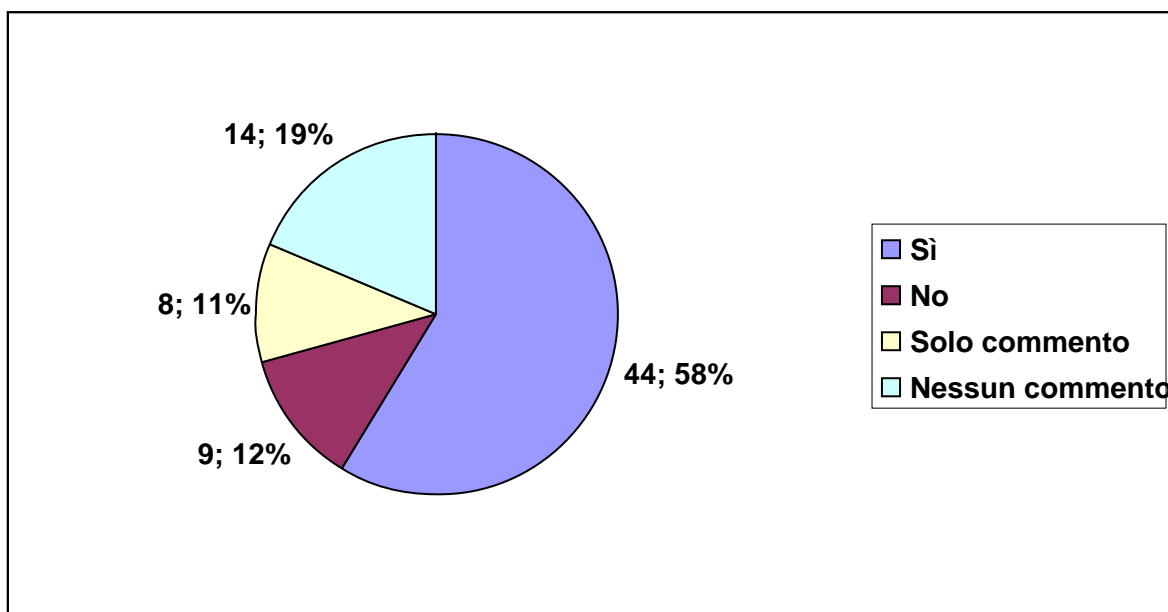
Il progetto posto in consultazione comprende quattro diversi ambiti tematici, in funzione dei quali è stato strutturato il questionario. Di seguito le prese di posizione sono riportate secondo i singoli ambiti tematici e le domande poste a tale riguardo. Le osservazioni di natura più squisitamente tecnica o concettuale, come anche i commenti di carattere generale che non riguardano esplicitamente il progetto, non sono riportati in modo specifico.

2.1 Accesso alla rete senza discriminazioni

2.1.1 Istituto di diritto pubblico quale soluzione volta ad assicurare un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione (44) si pronuncia a favore della nuova soluzione, che prevede la creazione di un istituto di diritto pubblico per assicurare un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni. Nove partecipanti si sono dichiarati contrari a questa soluzione, mentre altri 14 non hanno preso posizione al riguardo.

Fig. 1: Domanda 1.1 – Approvate la proposta di creare un istituto di diritto pubblico che assicuri un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni?





N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Il progetto posto in consultazione prevede la creazione di un istituto di diritto pubblico al fine di assicurare un'assegnazione dei tracciati priva di discriminazioni. Questo istituto dovrà sostituire in particolare «La Traccia Svizzera SA», l'organo attualmente incaricato di assegnare i tracciati e costituito da alcune ferrovie. Al nuovo istituto verrebbero affidate anche altre competenze. Il suo finanziamento verrebbe assicurato attraverso una tassa, versata dai gestori dell'infrastruttura.

Viene giudicata favorevolmente una soluzione giuridicamente indipendente e che assicuri l'assenza di discriminazioni. La [maggioranza](#) è favorevole alla soluzione proposta, che prevede la creazione di un istituto di diritto pubblico, poiché in tal modo l'assegnazione dei tracciati verrebbe assicurata da un organismo che non fornisce direttamente servizi di trasporto ferroviario e non presenta pertanto conflitti d'interesse che potrebbero pregiudicarne l'indipendenza.

[NW, SZ, JU, VD, Unione petrolifera e LITRA](#) suggeriscono di affidare il compito di assegnare i tracciati all'UFT per poter rinunciare così alla creazione di un'ulteriore struttura organizzativa. La grande maggioranza dei partecipanti reputa che nel caso di un istituto dominato dalla Confederazione le FFS potrebbero risultare avvantaggiate e chiede che i Cantoni possano esercitare la loro influenza attraverso l'ingresso nel Consiglio d'amministrazione. [UTP, BLS e FFS](#) chiedono a loro volta che i gestori dell'infrastruttura siano rappresentati in seno al Consiglio d'amministrazione.

Una [maggioranza](#) di coloro che respingono la soluzione proposta, ma anche una parte dei favorevoli, la considerano una mera soluzione transitoria fino alla completa separazione dell'infrastruttura dai trasporti, rispettivamente fino alla completa autonomia giuridica dell'infrastruttura ferroviaria. [HUPAC, VAP, Cargo, TCS, Migros, Car Tourisme, IG Wirtschaft und Verkehr e Pro Cargo Rail](#) si dichiarano a favore di una chiara separazione del settore dell'infrastruttura da quello dei trasporti.

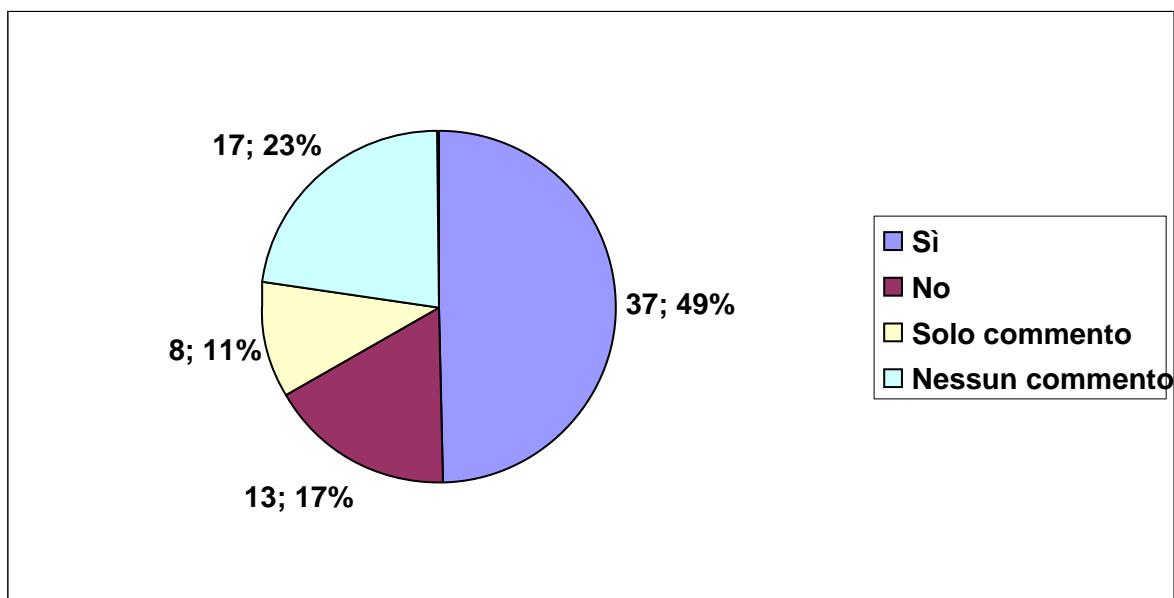
Molti [Cantoni](#) sottolineano che la soluzione non deve generare costi aggiuntivi per i Cantoni. La [CTP nonché i Cantoni di GR, SH, BL, AI e OW](#) esigono che le tasse per il finanziamento dell'istituto preposto all'assegnazione dei tracciati non aumentino il prezzo dei tracciati.



2.1.2 Ordinazioni di tracciati da parte di terzi che non sono imprese di trasporto ferroviarie

37 partecipanti ritengono che debba essere consentita l'ordinazione di tracciati da parte di terzi. 13 interpellati si dichiarano contrari e 17 non fanno alcun commento in proposito.

Fig. 2: Domanda 1.2 – A Vostro avviso occorre consentire a terzi di effettuare ordinazioni di tracciati, anche se non si tratta di imprese di trasporto ferroviarie?



Oggi non è chiaramente definito come debbano essere trattate le ordinazioni dei tracciati effettuate da terzi. La consultazione ha lo scopo di chiarire l'eventuale necessità di intervento in materia.

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione ritiene che l'ordinazione di tracciati da parte di terzi debba essere in linea di principio consentita. [UR](#), [NW](#), [JU](#), [SH](#), [VS](#), [BL](#), [BS](#), [ZG](#), [PLR](#), il [PES](#), [Unione petrolifera](#), [HUPAC](#), [LITRA](#), [ATA](#), [WWF](#), [SEV](#) e [CTP](#) sottolineano tuttavia esplicitamente che non deve essere possibile alcun commercio né blocco di tracciati. [BE](#), [GR](#), [SZ](#), [PPD](#), [SAB](#), [USS](#), [SVI](#), [Pro Bahn](#), [BLS](#) e [la Federazione svizzera del turismo](#) si dichiarano invece contrari all'ipotesi di concedere anche a terzi la possibilità di ordinare tracciati; questo di regola tuttavia per timore che possa instaurarsi un commercio di tracciati. [TG](#), [ZH](#), [FR](#), [ZG](#) e [TI](#) possono immaginarsi la possibilità di consentire un'ordinazione di tracciati da parte di terzi in casi eccezionali, ad esempio da parte dei Cantoni in qualità di



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

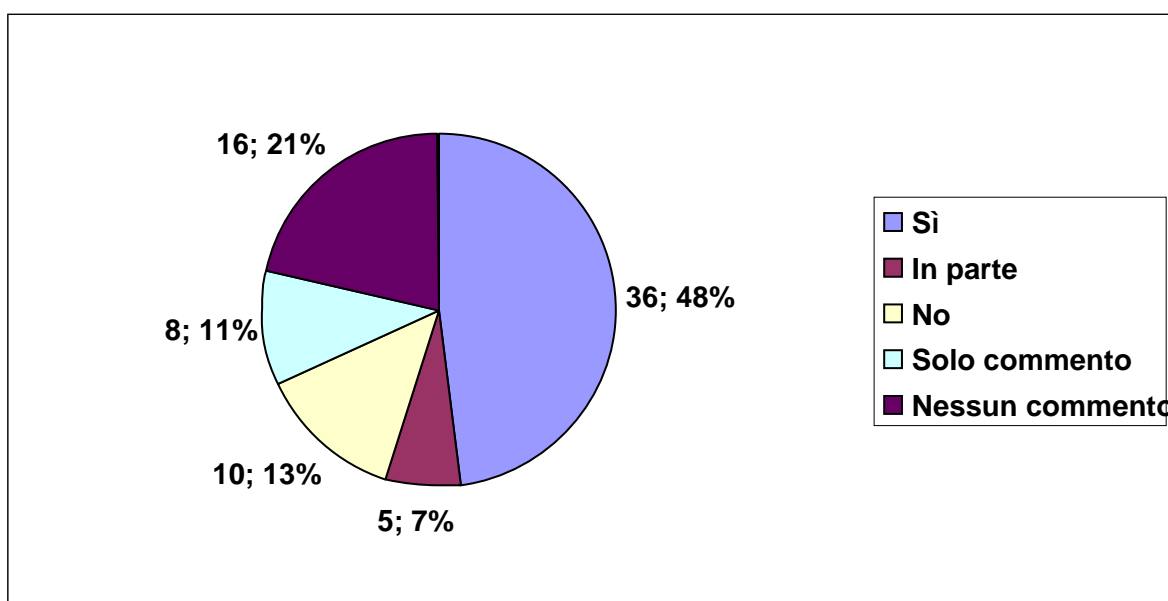
committenti di servizi per il traffico viaggiatori regionale. [RailPlus](#) chiede di attendere gli sviluppi all'interno dell'UE.



2.1.3 Nuovi ruoli al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni

36 partecipanti alla consultazione sono d'accordo con i nuovi ruoli e i compiti assegnati. Cinque partecipanti si dichiarano invece solo parzialmente favorevoli e altri dieci li respingono. 16 partecipanti non si sono pronunciati sulla questione.

Fig. 3: Domanda 1.3 – Siete d'accordo sulla definizione dei nuovi ruoli e il relativo trasferimento di compiti di regolamentazione al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni?



La nuova ripartizione dei ruoli prevede chiaramente che l'ente preposto all'assegnazione dei tracciati effettui l'assegnazione e calcola il prezzo del tracciato nei limiti fissati dalla Confederazione. La CAF sarà responsabile delle controversie tra le imprese di trasporto ferroviarie per quanto concerne l'accesso alla rete nonché della vigilanza sul mercato. Il Tribunale amministrativo federale sarà l'autorità di ricorso per le decisioni della CAF e dell'organismo incaricato dell'assegnazione dei tracciati.

La [maggioranza](#) dei partecipanti alla consultazione si dichiara favorevole ai ruoli di nuova definizione purché l'organismo incaricato dell'assegnazione dei tracciati sia di diritto pubblico. Per i [Cantoni di ZH e TG](#) occorre definire con maggiore precisione le interfacce tra l'organismo incaricato dell'assegnazione dei tracciati e i gestori dell'infrastruttura, allo scopo di evitare perdite di know-how. La BLS osserva che tale organismo deve monitorare i



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

preparativi a medio o lungo termine per l'elaborazione del progetto di orario. [JU](#), [SH](#), [VS](#), [BL](#), [ZG](#), [SG](#), l'Unione petrolifera, il [LITRA](#) e la [CTP](#) deplorano che la vigilanza sul mercato non possa essere esercitata dalla COMCO. Secondo il [Cantone di ZG](#) la soluzione presentata non è necessaria ed è troppo costosa. La [CAF](#) e il [SEV](#) la reputano un'estensione delle competenze della CAF. Al contrario, l'[ASTAG](#) e [Car Tourisme](#) mettono in dubbio il ruolo della [CAF](#). [SP](#), [PES](#), [ATA](#) e [WWF](#) considerano la CAF come un organo giudiziario speciale. La [HUPAC](#) giudica la soluzione proposta insufficiente, perché non promuove l'apertura del mercato.

Secondo il [PPD](#) e la [BLS](#) la competenza per la definizione del prezzo dei tracciati non è ancora sufficientemente disciplinata. Il [PS](#) chiede che il prezzo dei tracciati venga approvato dalla CAF. L'obbligo di approvazione costituirebbe una garanzia di promozione della concorrenza nei mercati dei trasporti su rotaia e comporterebbe una riduzione del rischio di discriminazioni in materia di prezzi. Secondo il [PPD](#) è la Confederazione a dover definire il prezzo dei tracciati. Il [PES](#) e l'[ATA](#) esigono una regolamentazione univoca delle vie legali da seguire in caso di controversie.

2.1.4 Varie

In alcune prese di posizione si fa riferimento all'ordine di priorità attualmente vigente ai sensi dell'articolo 9a Lferr («Nell'accordare l'accesso alla rete, è data priorità al traffico viaggiatori cadenzato»). I [Cantoni](#) sono interessati al mantenimento o addirittura all'estensione della regolamentazione vigente. Dall'altro lato viene espressa anche la richiesta di promuovere o addirittura di privilegiare il traffico merci ([HUPAC](#), [Migros](#), [Cargo Forum Schweiz](#), [Pro Cargo & Rail](#), [IG Wirtschaft und Verkehr](#), [VAP](#)). Le [FFS](#) chiedono di accordare la priorità al traffico merci cadenzato rispetto al traffico viaggiatori non cadenzato.

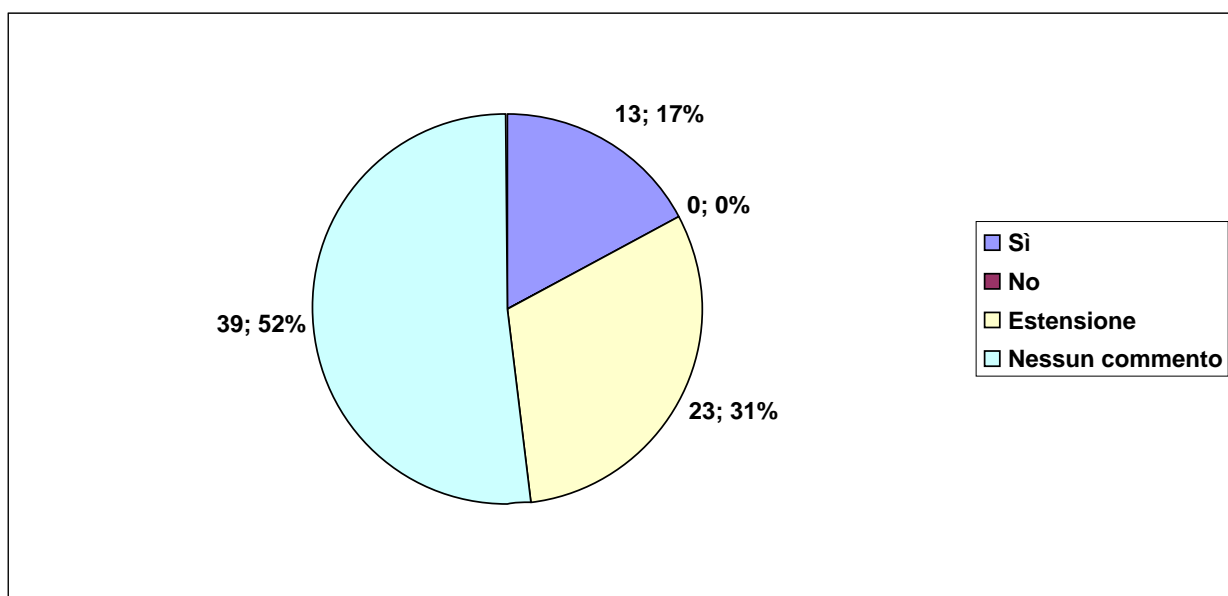


2.2 Interoperabilità delle ferrovie

2.2.1 Completezza dell'elenco delle tratte interoperabili

Tutte le risposte pervenute in merito all'elenco delle tratte sono favorevoli. Un gran numero di partecipanti alla consultazione (23) auspica un'ulteriore estensione dell'elenco delle tratte interoperabili. 39 partecipanti non hanno preso posizione in merito alla domanda; 12 di loro non si sono pronunciati in generale sul tema dell'interoperabilità.

Fig. 4: Domanda 2.1 – A Vostro avviso l'elenco delle tratte interoperabili (allegato 1) comprende tutte le tratte cui va applicata la direttiva sull'interoperabilità?



Nel progetto posto in consultazione la rete delle tratte interoperabili è stata definita secondo i seguenti criteri: punti di raccordo alle tratte estere¹, collegamento tra le varie regioni del paese, possibilità di deviazione nel caso di interruzioni di tratte e aspetti di politica dei trasporti. Il progetto prevede inoltre che le specifiche tecniche in materia di interoperabilità debbano essere rispettate unicamente nel caso di nuove costruzioni, di nuovo

¹ Decisione no. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

equipaggiamento o di rinnovo, ciò che non comporta direttamente un grande fabbisogno di investimento.

Molti partecipanti alla consultazione (23) auspicano che anche altre tratte vengano inserite nell'elenco delle tratte interoperabili. [Iniziativa delle Alpi, SEV, USS e COMCO](#) si dichiarano favorevoli a un'estensione (graduale) all'intera rete a scartamento normale, perché l'adozione di standard unitari è più facilmente praticabile.

[Railplus e i Cantoni dei GR e di AG](#) approvano espressamente il fatto che le ferrovie a scartamento ridotto e/o le ferrovie a scartamento metrico non siano state incluse nella rete delle tratte interoperabili.

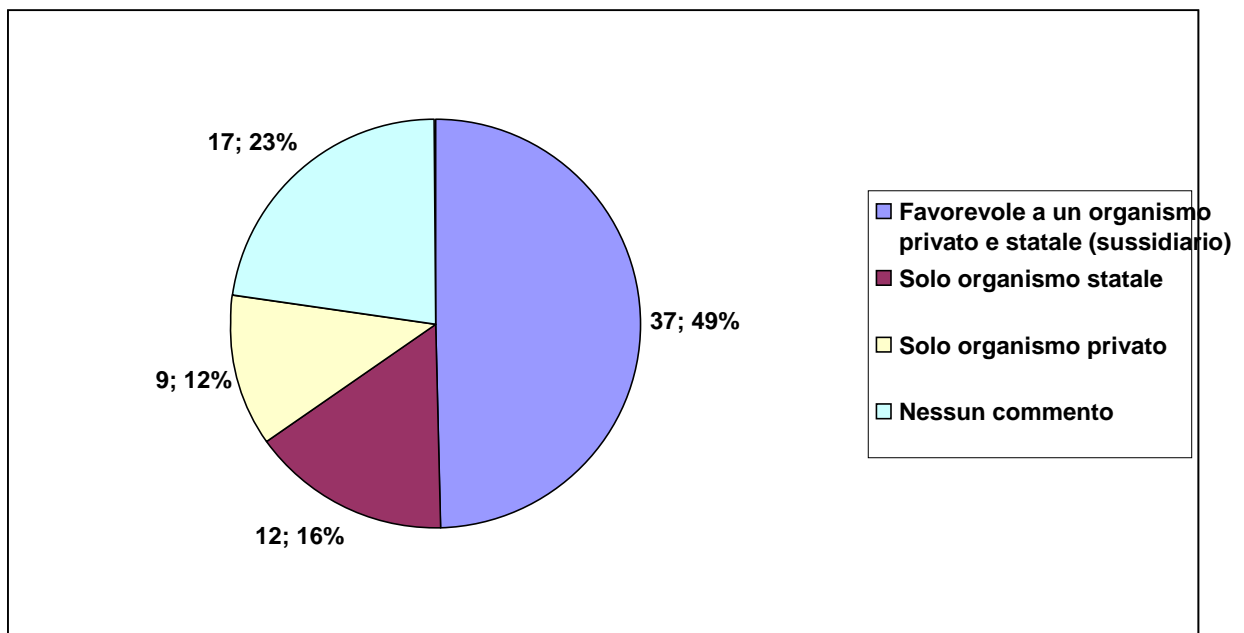
[FFS, SZ, TI e PPD](#) sottolineano il fatto che la creazione di una rete interoperabile deve avvenire per gradi – in parallelo e non in anticipo rispetto ai paesi vicini.



2.2.2 Atteggiamento nei confronti dell'istituzione di un organismo di valutazione della conformità da parte della Confederazione

La maggioranza dei partecipanti alla consultazione (37) si dichiara favorevole alla soluzione proposta di creare un organismo di valutazione della conformità pubblico sussidiario a quello privato. Dodici partecipanti si sono pronunciati espressamente a favore di un organismo prettamente statale, nove a favore di un organismo puramente privato. 17 si sono astenuti dall'esprimere il loro parere a questo riguardo.

Fig. 5: Domanda 2.2 – Quali sono a Vostro avviso gli argomenti favorevoli o contrari all'istituzione di un organismo di valutazione della conformità da parte della Confederazione? Quali vantaggi e svantaggi comporterebbe l'istituzione di un simile organismo sotto il profilo economico-aziendale e macroeconomico?



Una **larga maggioranza (37)** è d'accordo con la soluzione proposta di affidare la valutazione della conformità a organismi privati, creando nel contempo le basi giuridiche per un ente pubblico sussidiario, da costituire cioè soltanto se sul mercato non vengono istituiti sufficienti organismi privati.

SZ, SAB, ProBahn, SP, il Partito ecologico svizzero, ATA, WWF, UTP, SEV, DB, USS e pro natura si dichiarano favorevoli a un organismo statale di valutazione della conformità. Al



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

contrario, [USAM](#), [HUPAC](#), [CTS](#), [SVI](#), [ASTAG](#), [FER](#), [IG Wirtschaft und Verkehr](#), [COMCO](#) e [strasse schweiz](#) sono propensi all'istituzione di un organismo privato.

2.2.3 Varie

[Secondo numerosi cantoni e la CTP](#), gli eventuali costi supplementari che potrebbero essere cagionati dalle norme in materia di interoperabilità devono essere interamente sostenuti dalla Confederazione. Essi si aspettano inoltre che il recepimento delle norme renda possibile l'adesione all'Agenzia ferroviaria europea.

L'[Iniziativa delle Alpi](#) propone che la Svizzera si impegni a favore della creazione di un fondo internazionale per l'interoperabilità. I paesi con un minor fabbisogno di interventi per la creazione di una rete ferroviaria interoperabile dovranno sostenere, per mezzo del fondo, i paesi che presentano invece un maggior fabbisogno di interventi. Il fondo potrebbe essere alimentato anche da una borsa per il transito alpino.

[Integration Handicap](#) esprime la richiesta che la normativa esecutiva svizzera relative alla legge sui disabili (RS 151.3) debba mantenere la propria validità nella misura in cui contiene disposizioni di più vasta portata rispetto alle specifiche tecniche europee in materia di interoperabilità per quanto riguarda le persone dalla mobilità limitata².

Il [VAP](#) invita a chiarire la domanda di come verrebbe attuata una (eventuale) certificazione prescritta dalla normativa UE per le officine di manutenzione in Svizzera.

² Decisione della Commissione del 21 dicembre 2007 relativa ad una specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità, L64 del 7.3.2008, p. 72.

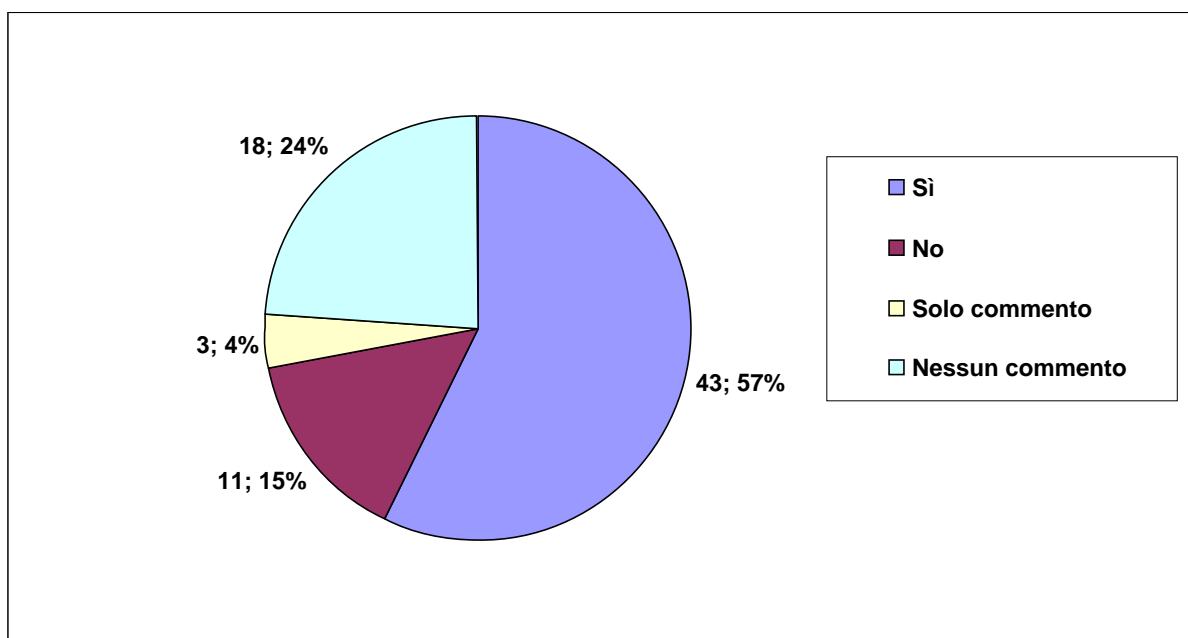


2.3 Procedure di messa a concorso nel settore degli autobus

2.3.1 Nuova regolamentazione proposta per le procedure di messa a concorso

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione (43) si dichiara favorevole alla proposta secondo cui dopo la scadenza della concessione deve essere possibile scegliere se mettere a concorso un'offerta nel settore degli autobus. 11 partecipanti si sono dichiarati contrari a una messa a concorso, mentre altri 18 non hanno preso posizione sull'argomento.

Fig.6: Domanda 3.1 – Siete favorevoli alla nuova possibilità di poter scegliere, una volta scaduta una concessione per linee di autobus, se sia opportuno mettere a concorso l'offerta e stipulare con l'impresa vincitrice un accordo di lunga durata oppure sottoporla all'ordinaria procedura di ordinazione?



Il progetto posto in consultazione prevede che

- in vista dell'assegnazione di una concessione nel settore degli autobus che dà diritto alle indennità debbano essere avviate di principio delle procedure di messa a concorso. Il Consiglio federale può tuttavia stabilire delle eccezioni all'obbligo di messa a concorso;



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

- nel corso della durata di validità della concessione vanno indetti concorsi solo se le prestazioni dell'impresa di autobus non soddisfa le disposizioni della convenzione sugli obiettivi o dell'accordo di lunga durata o in presenza di una violazione della concessione;
- in vista del rinnovo della concessione (ossia in vista della sua scadenza) i committenti possono avviare in qualsiasi momento una procedura di messa a concorso. Le offerte di trasporti interessate devono tuttavia essere inserite tempestivamente nella pianificazione del concorso.

La maggioranza approva senza riserve il nuovo sistema di messa a concorso nel settore degli autobus. [La Posta, il Partito ecologico svizzero, il PS, l'Iniziativa delle Alpi e diversi sindacati](#) ritengono tuttavia eccessivo prevedere un *obbligo* di messa a concorso nel settore degli autobus, preferendo la semplice *possibilità*. [La Posta, l'UTP e l'ATA](#) sostengono la proposta di una messa a concorso alla scadenza della concessione unicamente in caso di mancato conseguimento degli obiettivi fissati nella convenzione da concludere previamente. [Il SEV e il vpod](#) approvano la messa a concorso unicamente se si tratta di nuove linee nonché quando si è confrontati con notevoli problemi. [Il PS, il Partito ecologico svizzero e il WWF](#) chiedono di rinunciare all'obbligo e alla possibilità di messa a concorso rispettivamente nel rilascio e nel rinnovo di una concessione. [L'UTP come anche i Cantoni di TG e ZH](#) chiedono che le eccezioni all'obbligo di messa a concorso vengano disciplinate a livello di legge e non di ordinanza.

Diversamente dal settore degli autobus, nel progetto posto in consultazione non è previsto alcun obbligo di messa a concorso nel traffico viaggiatori su rotaia. I concorsi sono tuttavia possibili di principio.

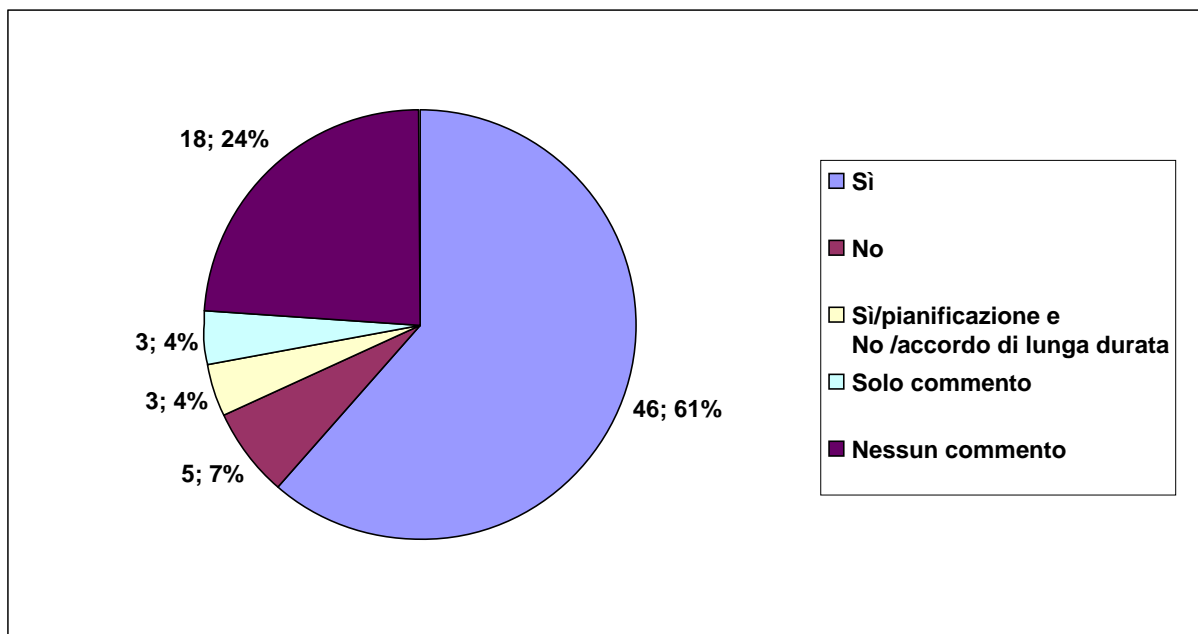
Le prese di posizione in questo settore sono risultate estremamente divergenti. Da un lato [il PLR o associazioni quali l'ASTAG](#) hanno chiesto che l'obbligo di messa a concorso venga immediatamente introdotto nel traffico viaggiatori su rotaia se le esperienze maturate a questo riguardo nel settore degli autobus risulteranno positive. Dall'altro lato [il PS, le FFS e i sindacati](#) si sono dichiarati fundamentalmente contrari alla possibilità di una messa a concorso nei trasporti ferroviari. [CTP, LITRA, RailPlus e la Federazione svizzera del turismo](#) sono invece favorevoli ai concorsi nel settore del traffico viaggiatori su rotaia solo in presenza di un fabbisogno attestato.



2.3.2 Nuovi strumenti per l'organizzazione della messa a concorso

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione (46) si dichiara favorevole ai nuovi strumenti per l'organizzazione della messa a concorso. Cinque partecipanti si sono pronunciati contro i nuovi strumenti, mentre altri tre si sono detti favorevoli a una pianificazione riguardante la messa a concorso, ma contrari a un accordo di lunga durata. 18 partecipanti non hanno preso posizione in generale in merito all'ambito tematico dei concorsi.

Fig. 7: Domanda 3.2 – Reputate adeguati i due nuovi strumenti proposti per i trasporti con autobus, vale a dire l'accordo di lunga durata e la pianificazione riguardante la messa a concorso?



Secondo il progetto posto in consultazione, i due nuovi strumenti essenziali sono l'accordo di lunga durata e la pianificazione riguardante la messa a concorso. L'accordo di lunga durata costituisce il presupposto per una cooperazione di lungo periodo tra l'impresa di trasporto che ha ottenuto l'aggiudicazione nell'ambito di un concorso e i committenti. La pianificazione riguardante la messa a concorso contiene invece le considerazioni fondamentali dei committenti riguardo all'opportunità di mettere a concorso un'offerta di servizi di trasporto in vista del rinnovo di una concessione.



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

La maggior parte dei partecipanti alla consultazione approva l'accordo di lunga durata, seppur giudicato uno strumento complesso. [L'Unione sindacale svizzera](#), [l'ATA](#), [il WWF](#) nonché [i Cantoni di LU e VD](#) respingono invece tale accordo.

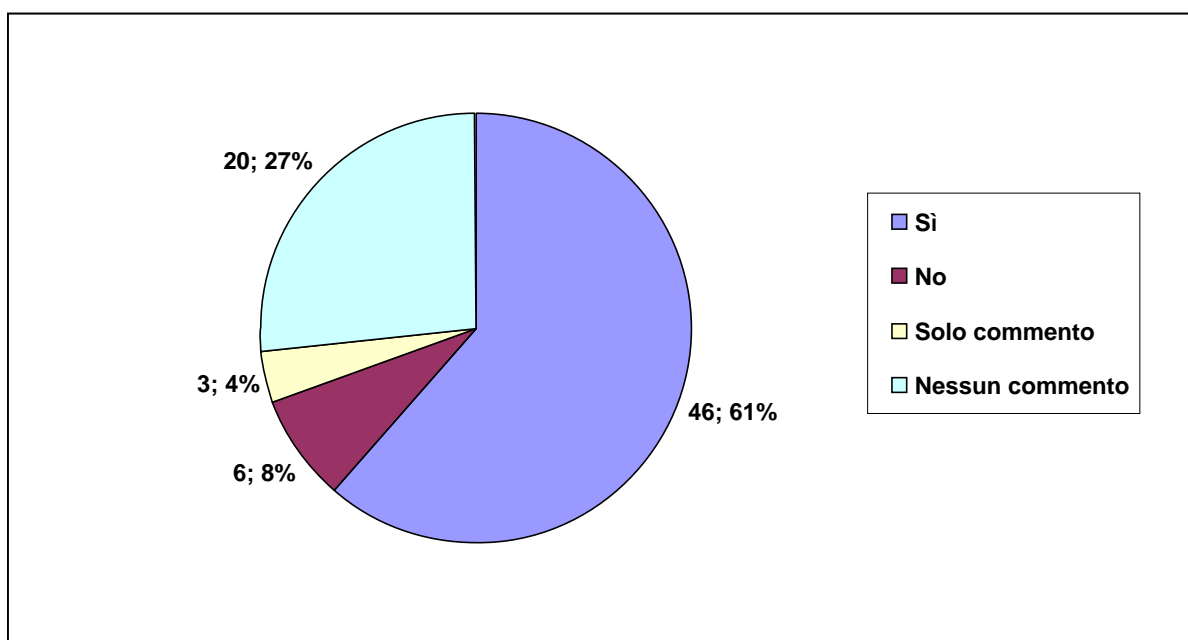
Anche la pianificazione riguardante la messa a concorso è giudicata positivamente dalla grande maggioranza dei partecipanti. [AG](#), [BE](#) e [LU](#) chiedono che le prestazioni di trasporto da mettere a concorso possano essere incluse in qualsiasi momento nella pianificazione e che non si debba pertanto rispettare il termine minimo di 2 anni. [La Posta](#), [l'Unione delle città svizzere](#), [l'UTP](#) e [il vpod](#) si dichiarano favorevoli alla possibilità per le imprese di trasporto di presentare ricorso contro la pianificazione riguardante la messa a concorso. I [Cantoni di LU e NW](#) sono contrari allo strumento della pianificazione riguardante la messa a concorso.



2.3.3 Disciplina dell'aggiudicazione e della concessione nella stessa decisione

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione (46) si dichiara favorevole al fatto che l'aggiudicazione e la concessione vengano disciplinate nella stessa decisione. Sei partecipanti si pronunciano invece contro la nuova regolamentazione, mentre altri 20 non hanno formulato commenti riguardo a questo punto.

Fig. 8: Domanda 3.3 – Ritenete sensato il fatto che l'aggiudicazione come pure il rilascio o il rinnovo della concessione siano disciplinati nella stessa decisione?



Nella prassi dei concorsi degli ultimi anni è stata riscontrata l'esistenza di incertezze giuridiche relative all'interazione tra la concessione e il rilevamento delle prestazioni di trasporto di un'impresa di trasporto da parte di un'altra. Per questo motivo il progetto posto in consultazione prevede un coordinamento tra la procedura di messa a concorso e quella di concessione, di modo che l'aggiudicazione nonché il rilascio o il rinnovo della concessione siano oggetto della stessa decisione.

Questo coordinamento è perlopiù indiscusso. I [Cantoni di TG, SG e ZH](#) fanno presente che il coordinamento deve essere garantito anche nell'ambito dei concorsi relativi al traffico locale. [NW, VD, vpod e WWF](#) giudicano invece poco opportuno un abbinamento tra l'aggiudicazione e il rilascio o il rinnovo di una concessione.



2.3.4 Varie

In un'ottica di concorrenza leale [la Posta e l'UTP](#) chiedono espressamente che venga sancito il principio secondo cui ai concorsi possono partecipare unicamente le imprese esposte alla concorrenza causata dal concorso stesso (principio di reciprocità).

[La BLS](#) auspica che nella procedura di ricorso vi sia almeno un'autorità d'appello indipendente che dispone del pieno potere di cognizione. [L'UTP](#) propone il Tribunale federale quale autorità di ricorso di ultima istanza.

[La Posta e l'UTP](#) desiderano completare l'articolo concernente i principi procedurali e le norme formali specificando che i contratti già esistenti come i CCL quadro devono essere considerati. [L'Unione sindacale svizzera, il SEV e il vpod](#) esigono che nell'articolo citato sia inserito l'obbligo di concludere un CCL. [Il vpod](#) auspica che le condizioni di assunzione abituali per il settore siano sancite quale criterio di idoneità.

La [Posta e il Cantone di BE](#) fanno notare che l'attuale applicazione della legge sul lavoro causa condizioni competitive eterogenee in quanto la durata media del turno di servizio consentita per il personale di guida varia a seconda della categoria di funzione assegnata (imprese di trasporto locale o regionale).

[L'UTP, la Posta, il SEV, il vpod, la BLS e il Cantone di GR](#) hanno inoltre fornito un feedback orientato alla pratica in merito al rilevamento di mezzi d'esercizio e posti di lavoro.

[L'Unione delle cooperative Migros](#) non prende esplicitamente posizione, ma rileva che a suo parere è da escludere un'applicazione per analogia delle disposizioni in materia di messa a concorso per il traffico merci beneficiario di indennità, poiché le circostanze disciplinate sarebbero del tutto diverse. Essa invita tuttavia a prevedere un maggior numero di concorsi in futuro, anche e soprattutto nel settore del traffico merci beneficiario di indennità. A questo proposito occorrerebbe tuttavia ancora definire le opportune procedure.

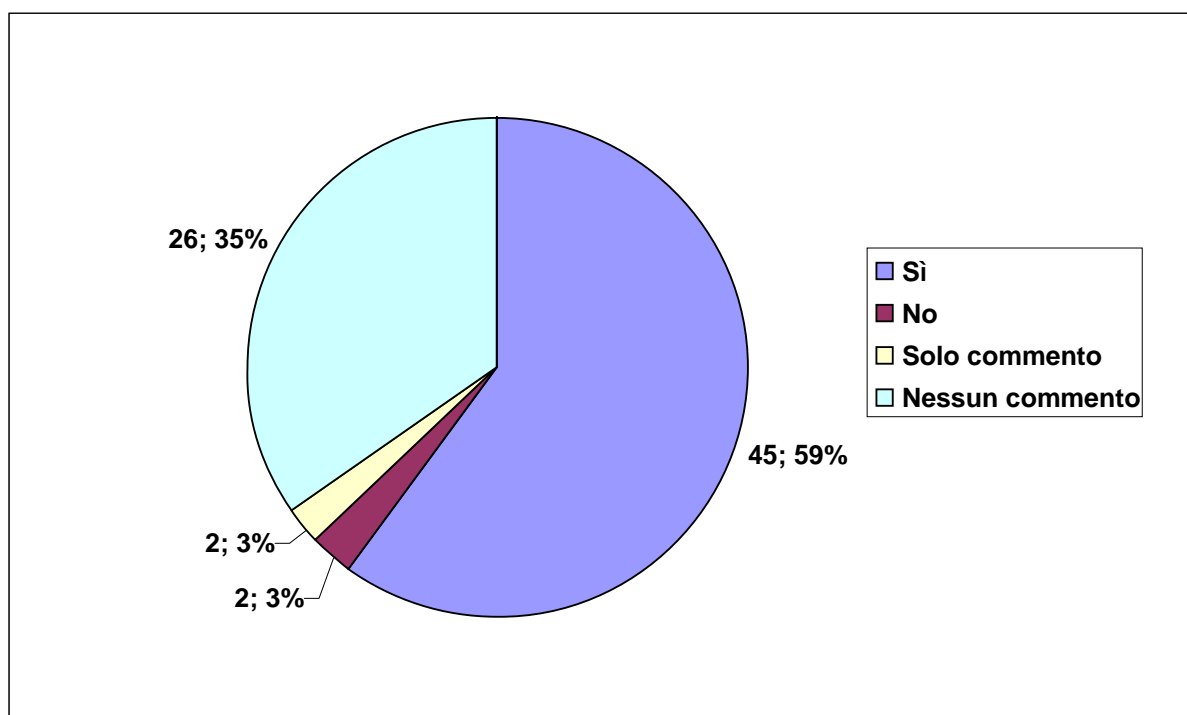


2.4 Finanziamento dei servizi di difesa

2.4.1 Proposta di cofinanziare i costi per il mantenimento dei servizi di difesa

La grande maggioranza dei partecipanti alla consultazione (45) accoglie positivamente la proposta di una partecipazione ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa da parte dei gestori dell'infrastruttura nei cantoni. Due partecipanti si sono pronunciati nettamente contro una tale partecipazione. 26 non hanno invece preso posizione in merito a quest'ambito tematico.

Fig. 9: Domanda 4.1 – Siete d'accordo sul principio secondo il quale i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a cofinanziare i costi per il mantenimento dei servizi di difesa?



Il progetto posto in consultazione prevede che i gestori dell'infrastruttura contribuiscano in futuro anche ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa nei cantoni (costi d'investimento e d'esercizio). I costi per vengono fissati in funzione della lunghezza della tratta (lunghezza della ferrovia) gestita e del rischio.

La **maggioranza** dei partecipanti alla consultazione si dichiara espressamente favorevole alla stipula di convenzioni sulle prestazioni tra i gestori dell'infrastruttura e i Cantoni, alla



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

ripartizione dei costi secondo la lunghezza e il rischio della tratta e anche ai criteri previsti per la valutazione dei rischi.

DB e SVI respingono una partecipazione dei gestori dell'infrastruttura ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa nei cantoni. La **DB** teme che i costi supplementari comportino uno svantaggio per la ferrovia rispetto alla strada. La **SVI** si dichiara contraria alla partecipazione per motivi di natura economico-amministrativa. I **Cantoni di TG e ZH** sono favorevoli a una regolamentazione, ma auspicano una procedura funzionale e semplice sotto il profilo amministrativo.

Il **Cantone di BE** sottolinea che le convenzioni sulle prestazioni/indennità già concluse tra i cantoni e i gestori dell'infrastruttura non devono essere sostituite, bensì integrate dalla nuova regolamentazione. Le **FFS** postulano che la partecipazione dei gestori ai costi per il mantenimento dei servizi di difesa debba essere disciplinata tra la Confederazione e i Cantoni. **ASTAG, USAM, FRS, Car Tourisme e IG Wirtschaft & Verkehr** approvano il principio, ma giudicano complessa l'attuazione e propongono pertanto gestori dell'infrastruttura autonomi e indipendenti dalle imprese di trasporto ferroviarie.

Il **Cantone di FR** chiede che in questo settore la Confederazione stipuli accordi unicamente con gli enti interessati a livello cantonale. Le responsabilità nel caso di interventi all'interno degli impianti ferroviari non devono essere modificate. Nell'ottica del **Cantone di NE**, in caso di eventi la nuova disciplina comporta un trasferimento di responsabilità al cantone.

Il **Cantone dei GR** fa osservare che a livello di ordinanza occorre ancora definire con maggior dettaglio diversi punti. La **Coordinazione Svizzera dei Pompieri (CSP)** si dichiara espressamente a favore della regolamentazione presentata e propone inoltre una disposizione transitoria come anche una convenzione quadro da concludere tra il DATEC e la CSP stessa.



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Allegato 1: Elenco delle prese di posizione pervenute nell'ambito della procedura di consultazione

Abbreviazione	Mittente
	1 Cantoni
	Cantone di Appenzello Esterno
	Cantone di Appenzello Interno
	Cantone di Argovia
	Cantone di Basilea-Campagna
	Cantone di Basilea-Città
	Cantone di Berna
	Cantone di Friburgo
	Cantone del Giura
	Cantone di Glarona
	Cantone dei Grigioni
	Cantone di Lucerna
	Cantone di Neuchâtel
	Cantone di Nidvaldo
	Cantone di Obvaldo
	Cantone di San Gallo
	Cantone di Sciaffusa
	Cantone di Soletta
	Cantone di Svitto
	Cantone Ticino
	Cantone di Turgovia
	Cantone di Uri
	Cantone del Vallese
	Cantone di Vaud
	Cantone di Zugo
	Cantone di Zurigo
CTP CH	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
	2 Partiti
PES	Partito ecologista svizzero
PLR	Partito liberale-radicale svizzero



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

PPD	Partito popolare democratico svizzero
PS	Partito socialista svizzero
	3 Organizzazioni economiche
	economiesuisse
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione Svizzera dei Contadini
USS	Unione sindacale svizzera
	4/5 Ulteriori organizzazioni / prese di posizione
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
BLS	Ferrovia del Lötschberg
Cargo Forum	
Cargorail	
Car tourisme suisse	
	Centre Patronal
	Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio
CFNP	
COMCO	
Commissione arbitrale	
CSP	Coordinazione Svizzera dei Pompieri
DB	Deutsche Bahn AG
EV/UP	Unione petrolifera – union pétrolière
Federazione svizzera del turismo	
FER	Fédération des entreprises romandes
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
FRS	Fédération routière suisse
Funivie Svizzere	
	Hupac AG
	Iniziativa delle Alpi
	Interessengemeinschaft Wirtschaft & Verkehr
La Posta	
LITRA	
Migros	
	Pro Bahn Schweiz
Pro Cargo & Rail	



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

	Pro Natura
RailPlus	
RUN	Réseau urbain neuchâtelois
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SAEB	Schweiz. Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
Sconrail	
SEV	Federazione svizzera dei ferrovieri
SKS	Fondazione per la protezione dei consumatori
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
TCS	Touring Club Svizzero
Traccia Svizzera SA	
transfair	
UCS	Unione delle città svizzere
UTP	Unione dei trasporti pubblici
vpod	
WWF	World Wildlife Fund Svizzera



N. registrazione/dossier: /2010-06-15/337

Allegato 2: Questionario



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento

Consultazione sulla seconda fase della riforma delle ferrovie 2 - Questionario

1. Accesso alla rete senza discriminazioni:

- 1.1 Approvate la proposta di creare un istituto di diritto pubblico che assicuri un'assegnazione dei tracciati senza discriminazioni?
- 1.2 A Vostro avviso occorre consentire a terzi di effettuare ordinazioni di tracciati, anche se non si tratta di imprese di trasporto ferroviarie?
- 1.3 Siete d'accordo sulla definizione dei nuovi ruoli e il relativo trasferimento di compiti di regolamentazione al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni?

2. Interoperabilità delle ferrovie:

- 2.1 A Vostro avviso l'elenco delle tratte interoperabili (allegato 1) comprende tutte le tratte cui va applicata la direttiva sull'interoperabilità?
- 2.2 Quali sono a Vostro avviso gli argomenti favorevoli o contrari all'istituzione di un organismo di valutazione della conformità da parte della Confederazione? Quali vantaggi e svantaggi comporterebbe l'istituzione di un simile organismo sotto il profilo economico-aziendale e macroeconomico?

3. Procedure di messa a concorso nel settore degli autobus:

- 3.1 Siete favorevoli alla nuova possibilità di poter scegliere, una volta scaduta una concessione per linee di autobus, se sia opportuno mettere a concorso l'offerta e stipulare con l'impresa vincitrice un accordo di lunga durata oppure sottoporla all'ordinaria procedura di ordinazione?
- 3.2 Ritenete adeguati i due nuovi strumenti proposti per i trasporti con autobus, vale a dire l'accordo di lunga durata e la pianificazione riguardante la messa a concorso?
- 3.3 Ritenete sensato il fatto che l'aggiudicazione come pure il rilascio o il rinnovo della concessione siano disciplinati nella stessa decisione?

4. Finanziamento dei servizi di difesa:

- 4.1 Siete d'accordo sul principio secondo il quale i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a cofinanziare i costi per il mantenimento dei servizi di difesa?