

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

Revisione della legge federale sulle ferrovie (interoperabilità)

**Rapporto concernente i risultati della procedura di
consultazione**

Berna, gennaio 2005

Riassunto dei principali risultati

Con il progetto di revisione della legge federale sulle ferrovie (interoperabilità) il Consiglio propone di recepire nel diritto svizzero le direttive CE sull'interoperabilità¹ (direttive interop). Con le direttive interop l'UE intende sia promuovere lo svolgimento fluido e sicuro del traffico ferroviario transfrontaliero, mediante una regolamentazione tecnica uniforme, sia rimuovere gli ostacoli tecnici al commercio di materiale ferroviario.

Durante la consultazione sono pervenuti 70 pareri.

I partecipanti si sono dichiarati favorevoli senza eccezione alcuna al recepimento delle direttive interop nel diritto svizzero, rilevandone in particolare l'importanza per la competitività della ferrovia. La maggior parte dei Cantoni ritiene necessaria un'attuazione progressiva delle direttive, mentre diversi enti consultati richiedono la partecipazione della Svizzera agli organi competenti per l'elaborazione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI). In alcuni dei pareri, inoltre, è considerato un compito centrale delle autorità quello di evitare il dumping sociale; in altri si richiedono adeguate misure per assicurare un rapporto favorevole costi-benefici.

La proposta del Consiglio federale, di rinunciare completamente alla possibilità di istituire un organismo statale di valutazione della conformità, ha sollevato diverse reazioni; mentre alcuni partecipanti sono contrari alla creazione di un simile organo (separazione delle responsabilità), altri chiedono la possibilità di istituirlo (sinergie, capacità specialistiche). Un terzo gruppo considera indispensabile garantire che in Svizzera sia istituito almeno un organismo di valutazione della conformità, a prescindere dal fatto che questo sia statale o privato.

Sull'elenco delle tratte ferroviarie alle quali dovranno essere applicate le direttive interop è pervenuta un'ampia gamma di pareri e numerose richieste a livello regionale. Alcuni partecipanti (in particolare UTP, IGöV, Litra, FFS) chiedono che siano dapprima definite soltanto alcune tratte su collegamenti internazionali e che sia trasferita al Consiglio federale la competenza di stabilire progressivamente altre tratte, secondo gli sviluppi nazionali e internazionali.

Il presente rapporto è disponibile anche all'indirizzo Internet www.bav.admin.ch → Business informazioni → Consultazioni in corso.

¹ 96/48/CE; 2001/16/CE. Le direttive possono essere consultate agli indirizzi: <http://europa.eu.int/eur-lex/de/index.html>, www.bav.admin.ch (→ Business informazioni → Testi giuridici) oppure <http://www.admin.ch/alexandria/BAV.htm> (→ Interoperabilità). La versione cartacea può essere ordinata presso l'Ufficio federale dei trasporti, Divisione Tecnica, tel. 031 323 14 52, fax 031 324 12 48.

Indice

1	Introduzione.....	4
1.1	Mandato.....	4
1.2	Partecipanti alla consultazione.....	4
1.3	Pareri pervenuti.....	4
2	Valutazione dei pareri.....	4
2.1	Posizione generale.....	4
2.2	Domande poste ai partecipanti.....	5
2.3	Recepimento delle direttive interop.....	5
2.4	Organismo di valutazione della conformità.....	8
2.5	Tratte ferroviarie.....	12
2.6	Altri pareri.....	17

Allegato (pagina 19 segg.)

Elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazioni

interop	interoperabilità
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
UFT	Ufficio federale dei trasporti

1 Introduzione

1.1 Mandato

Con decisione del 30 giugno 2004, il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una consultazione sul progetto concernente la revisione della legge federale sulle ferrovie (interoperabilità).

Il testo della modifica di legge è stato allegato per informazione alla documentazione sul progetto.

1.2 Partecipanti alla consultazione

Con lettera del 16 luglio 2004 il capo del DATEC ha avviato la procedura di consultazione, che si è conclusa il 15 ottobre 2004.

Sono stati invitati a partecipare tutti Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, come pure le organizzazioni economiche e di categoria interessate.

1.3 Pareri pervenuti

Complessivamente sono pervenuti 70 pareri (i partecipanti alla consultazione e le relative abbreviazioni sono elencati nell'allegato).

2 Valutazione dei pareri

2.1 Posizione generale

La proposta del Consiglio federale di recepire nel diritto svizzero le direttive interop è sostenuta senza eccezioni ed è considerata corretta sia dal lato politico sia dal lato tecnico ed economico, in quanto non sarebbe logico che le frontiere nazionali costituiscano motivo di differenze tecniche e d'esercizio.

L'eliminazione degli ostacoli tecnici e d'esercizio è ritenuta opportuna in considerazione della posizione geografica della Svizzera e degli obiettivi della sua politica dei trasporti, nell'interesse non solo di tutto il Paese (transito di merci, raccordo alla rete europea ad alta velocità), ma anche dei vari agglomerati che si estendono a cavallo dei confini.

L'interop è per la Svizzera un'importante garanzia di successo per raggiungere gli obiettivi della politica dei trasporti; il recepimento delle direttive interop è inoltre considerato una premessa importante per l'attuazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi.

La Svizzera deve però guardarsi dall'assumere il ruolo dello Stato pioniere e assicurarsi che i Paesi limitrofi contribuiscano in ugual misura ad attuare l'interop.

2.2 Domande poste ai partecipanti

Nella lettera di apertura della procedura di consultazione si ponevano le domande seguenti:

1. Concordate con le linee generali del progetto di revisione (recepimento delle direttive sull'interoperabilità)? Per la valutazione si veda il capitolo 2.3.
2. Concordate con la proposta di rinunciare completamente, nel progetto di legge, alla possibilità di istituire un organismo statale di valutazione della conformità (variante 1)? Per la valutazione si veda il capitolo 2.4.
3. Se non siete d'accordo, preferireste che la Confederazione (secondo la variante 2) dovrebbe avere la possibilità (ma non il dovere) di istituire, se necessario, un organismo di valutazione della conformità ("organismo notificato")? Per la valutazione si veda il capitolo 2.4.
4. Concordate con la creazione di un elenco delle tratte ferroviarie per cui sarà applicata la direttiva sull'interoperabilità? Per la valutazione si veda il capitolo 2.5.

2.3 Recepimento delle direttive interop

La domanda era la seguente: concordate con le linee generali del progetto di revisione (recepimento delle direttive sull'interoperabilità)?

Senza eccezione alcuna, tutti i 70 partecipanti alla procedura di consultazione si sono dichiarati favorevoli al recepimento delle direttive interop nel diritto svizzero,

Essi ritengono però importante che l'interop sia attuata in fasi successive, in modo che sia sostenibile dal lato finanziario; questo procedimento sarebbe favorevole anche alle singole imprese (CTP, ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, JU).

L'UTP ritiene che l'interop sia uno dei pilastri che permetterà di accrescere sul mercato la competitività della rotaia nei confronti della strada; ci si attende tra l'altro dall'interop un aumento delle capacità sulle tratte, una riduzione dei tempi di attesa alle frontiere e una diminuzione dei prezzi del materiale rotabile. Secondo FST, l'interop comporterà riduzioni dei tempi di viaggio e miglioramenti dell'offerta, con effetti positivi sul turismo svizzero. Per le FFS l'estensione dell'interop sulla rete ferroviaria europea aprirebbe nuove possibilità di mercato e comporterebbe a medio termine, grazie a un'uniformizzazione dei prodotti, una riduzione dei costi di acquisto. La BLS accoglie con favore il progetto e considera che l'interoperabilità delle ferrovie sia in fin dei conti positiva; nel traffico merci internazionale, ad esempio, i cambi di locomotiva e di macchinista in particolare provocherebbero attualmente soste troppo lunghe. La riduzione delle soste alle frontiere sarebbe urgente (anche secondo l'Hupac). Dalla discussione in corso sul sistema ETCS Level 2 risulterebbe chiara l'urgenza di una normativa uniforme.

Un punto negativo sarebbe, secondo la BLS, il notevole onere supplementare necessario per raggiungere l'interop. Anche le FFS ritengono che i costi per l'introduzione dell'interop sarebbero molto elevati e non avrebbero riscontro in adeguati benefici per gli utenti su tutto il territorio. Inoltre, secondo le FFS, il recepimento delle direttive interop avrebbe ripercussioni negative a livello di procedure, visto che, ad esempio, aumenterebbe il numero delle autorizzazioni d'esercizio necessarie. Anche la LITRA difende questi argomenti.

L'UTP fa notare che non sussiste a priori un rapporto favorevole costi-benefici. All'inizio di ottobre 2004 i responsabili dell'interop presso la Commissione dell'UE avrebbero infatti dichiarato che l'UE deve mettere a disposizione dei mezzi finanziari per l'armonizzazione tecnica nel settore ferroviario. L'UTP è pertanto dell'avviso che la Confederazione debba versare un notevole contributo finanziario, senza però assumere tutti i costi dell'interop. Le imprese di trasporto si attenderebbero quindi dal DATEC un impegno per trovare almeno soluzioni quanto più economiche, al fine di ottenere, come auspicato, il rapporto positivo costi-benefici; il rapporto esplicativo del 30 giugno 2004 toccherebbe infatti solo in modo marginale la questione dei costi. Nello stesso senso si esprime l'IGÖV. Anche secondo la GdI la Confederazione deve perseguire un rapporto favorevole costi-benefici; se il fabbisogno di fondi per l'attuazione delle direttive interop fosse troppo alto, non dovrebbero mancare i mezzi finanziari in altri importanti settori dei trasporti pubblici. PS e SEV richiedono, in particolare per le imprese ferroviarie minori, la consulenza e il sostegno finanziario della Confederazione per l'attuazione delle nuove direttive.

Per l'Iniziativa delle Alpi, occorre realizzare l'interop in tempi brevi con adeguamenti tecnici mirati e creare a livello UE un Fondo internazionale per l'interop che dovrebbe consentire di realizzare adeguamenti urgenti su tratte importanti, più rapidamente di quanto possibile in un'ottica puramente nazionale; il Fondo sarebbe alimentato da contributi di tutti gli Stati e/o delle società ferroviarie.

Sebbene accolga con favore l'impostazione del progetto, il PPD lamenta che non venga fornita una prova dei benefici effettivi; riguardo alla discussione sui costi, il progetto si limiterebbe a considerare i costi del personale, senza però indicare in quale ambito potrebbero essere risparmiati i nuovi posti. Il progetto dovrebbe comprendere uno scadenziario coordinato con gli Stati limitrofi come pure un riepilogo dei costi relativi all'infrastruttura e al materiale rotabile.

Nell'applicazione delle direttive UE occorrerebbe evitare che la procedura d'omologazione si allunghi e si complichino. PPD e UDC incitano a semplificare la procedura svizzera di pianificazione e autorizzazione, in modo da compensare un'eventuale iperregolamentazione. Secondo IVT e SVI, al momento di introdurre la valutazione della conformità delle STI dei sottosistemi, si dovrebbe cogliere l'occasione per sottoporre a revisione l'attuale processo di approvazione dei piani e per ridurre gli attuali oneri di lavoro e finanziari. L'IVT ritiene inoltre importante, per motivi procedurali, che in futuro i progetti siano esaminati parallelamente e non in modo sequenziale, al fine di risparmiare tempo e costi.

Per alcuni dei partecipanti alla consultazione l'introduzione dell'interop sarebbe attuata troppo lentamente; durante il lungo periodo di transizione la ferrovia subirebbe così perdite di redditività e competitività; inoltre, se il processo non venisse accelerato notevolmente e se non fosse migliorato il coordinamento a livello europeo, aumenterebbe il rischio che gli oneri già assunti per l'interop diventino dei cattivi investimenti (UPSA, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS).

FFS e LITRA sono favorevoli alla partecipazione della Svizzera alle riunioni del comitato di cui all'articolo 21 della direttiva 96/48/CE sull'interop; solo in tal modo sarà infatti possibile influire sulla stesura delle STI. Anche il Cantone TI esprime la propria preoccupazione per il fatto che la Svizzera non possa partecipare alla stesura delle STI. Furrer+Frey sottolinea l'importanza della partecipazione alla stesura delle STI, per la quale considera adeguato calcolare una percentuale di lavoro del 30 per cento per ogni sottosistema. Ritiene inoltre importante la partecipazione del CEN e del CENELEC all'elaborazione delle norme europee. Negli ultimi anni l'industria ferroviaria e le maggiori ferrovie vi avrebbero partecipato attivamente e con

successo; la partecipazione delle autorità sarebbe però utile non solo per la stesura delle STI, ma anche per l'elaborazione delle norme. Secondo l'FRC l'influsso della Svizzera nell'elaborazione delle STI è decisivo.

Il settore ferroviario svizzero è caratterizzato, soprattutto presso le ferrovie private e gli operatori privati, da soluzioni pragmatiche ed economiche e dalla notevole spinta innovativa dell'industria locale. Durante la stesura delle STI gli interessi della Svizzera dovranno essere chiaramente rappresentati, al fine di poter assicurare questi vantaggi anche in futuro e di evitare che la materia sia eccessivamente regolamentata a livello internazionale. Negli organismi competenti per la stesura delle STI la Svizzera dovrà essere rappresentata da persone la cui attività ha un riscontro diretto nella pratica dei trasporti ferroviari (UPSA, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, VAP).

Il Cantone SO, il SEV e la BLS ritengono necessaria un'informazione mirata su determinati punti (p. es. raggi di curvatura ridotti, forti pendenze), affinché questi fattori siano adeguatamente considerati nella ricerca di soluzioni a livello europeo. Secondo il VAP il mantenimento di caratteristiche specificamente svizzere nelle STI deve essere però considerato con estrema prudenza e non deve assolutamente portare ad escludere l'impiego su tratte svizzere di carri omologati a livello internazionale. Il VAP ritiene inoltre opportuno che la Svizzera si adoperi affinché la dichiarazione che attribuisce forza vincolante alle STI sia inserita nell'appendice F della COTIF 1999.

Il Cantone TI sottolinea che attualmente gli ostacoli maggiori nel traffico ferroviario sono provocati non tanto da fattori tecnici o d'esercizio, quanto dai servizi doganali o dalle stesse imprese ferroviarie. L'attuazione dell'interop nell'ambito tecnico/dell'esercizio non sarebbe sufficiente ad assicurare l'abbattimento degli ostacoli nella circolazione ferroviaria. Dello stesso parere sono anche transfair, Hupac e SVI. L'IGÖV parla nel proprio parere dell'interop amministrativa che occorre cercare di raggiungere altrettanto rapidamente di quella tecnica-d'esercizio; con la cosiddetta procedura Swiss-Corridor-T2 è stato compiuto un primo passo in tale direzione.

Per il Cantone di Nidvaldo, l'interoperabilità costituisce un investimento nelle infrastrutture di trasporto di notevole importanza per l'economia svizzera, strettamente connessa con l'estero. La revisione di legge proposta non dovrebbe però concentrarsi soltanto sul traffico di transito; l'obiettivo a lungo termine dovrebbe essere quello di estendere l'interop all'intera rete a scartamento normale. I Cantoni AR e SG notano che anche nel traffico viaggiatori regionale si hanno problemi di interop ed è quindi necessario intervenire in modo adeguato, dati i notevoli oneri supplementari e la carenza di offerte di trasporto transfrontaliere regionali.

Il Cantone SO, il PS e il SEV rilevano che l'abbattimento di barriere tecniche e d'esercizio nel traffico ferroviario avrà delle conseguenze per il personale, tra cui l'eliminazione di certi compiti (p. es. nel settore manovre), la modifica di certi profili professionali (p. es. macchinista) e l'aumento di personale estero (p. es. personale di scorta). Ciò significa che le imprese dovranno sempre procedere nei confronti del personale con chiarezza e senso di responsabilità e che dovranno provvedere, con il sostegno delle autorità, al necessario aggiornamento professionale.

PS, SEV e USS ritengono che uno dei compiti centrali delle autorità sia quello di far rispettare le barriere contro il dumping salariale e sociale previste nell'articolo 9 della legge federale sulle ferrovie, concernente l'accesso alla rete ferroviaria svizzera. Il CP si associa parimenti alla richiesta di evitare il dumping sociale. Anche per l'Iniziativa delle Alpi occorrerebbe fare

in modo che il processo di internazionalizzazione, in sé positivo, non porti ad un dumping salariale e sociale né, tanto meno, ad una riduzione degli standard di sicurezza e di protezione ambientale; varrebbe infatti la pena per i poteri pubblici effettuare grossi investimenti nella ferrovia proprio perché in tali settori questa presenta notevoli vantaggi rispetto al traffico stradale e a quello aereo e risulta quindi più conveniente per l'economia nazionale.

A parere del PPD, le misure di sorveglianza del mercato di cui all'articolo 22e del progetto di revisione della legge federale sono troppo ampie, in quanto una vigilanza più estesa non corrisponderebbe al principio di base di creare organismi di valutazione della conformità indipendenti e provocherebbe soltanto costi supplementari.

Secondo il PLR la Svizzera non deve incorrere nell'errore di investire nell'interop senza essersi assicurata che gli Stati membri dell'UE operino allo stesso modo e in maniera equilibrata. Anche a parere del GdI occorre osservare attentamente l'attuazione delle direttive interop nei Paesi limitrofi, al fine di evitare investimenti sbagliati da parte della Svizzera. L'UDC sottolinea che il suo generale consenso al progetto non deve essere inteso come una conferma all'assunzione, da parte della Svizzera, del ruolo di Stato pioniere. Anche l'UTP rileva che, in caso di dubbio, occorre evitare di assumere i costi legati all'introduzione pionieristica di nuove tecniche, rinviata dalle maggiori imprese di Paesi più grandi. L'IGÖV si associa nel contenuto a questo parere e ritiene che l'introduzione in Svizzera, ora in corso, del sistema ETCS indichi chiaramente quale sia il prezzo che un piccolo Paese deve pagare per fungere da laboratorio di prova per l'industria. PLS, USAM e CP considerano importante che la Svizzera non si lasci influenzare in alcun modo dagli Stati limitrofi membri dell'EU riguardo al finanziamento dell'interop.

I Cantoni ZH, SO e AG sottolineano che occorre evitare assolutamente un aumento dei costi del traffico regionale in seguito all'interop. Eventuali costi supplementari per i Cantoni nel traffico regionale dovrebbero essere coperti dalla Confederazione.

Per trasporti esclusivamente interni occorre evitare che l'interop provochi spese supplementari per quanto riguarda investimenti nei veicoli, omologazioni e prezzi di tracciato, in particolare là dove i trasporti interni si svolgono parzialmente su tratte adeguate all'interop, ad esempio ferrovie celeri, traffico regionale, ecc. (Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB, TCS, VAP).

2.4 Organismo di valutazione della conformità

Le domande erano le seguenti:

- *Concordate con la proposta di rinunciare completamente, nel progetto di legge, alla possibilità di istituire un organismo statale di valutazione della conformità (variante 1)?*
- *Se non siete d'accordo, preferireste che la Confederazione (secondo la variante 2) dovrebbe avere la possibilità (ma non il dovere) di istituire, se necessario, un organismo di valutazione della conformità ("organismo notificato")?*

Un riepilogo delle risposte è riportato nella tabella 1.

	A favore della variante 1	A favore della variante 2	Posizioni differenziate
Cantoni	CTP (1) ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, VD, VS, NE, GE, JU (22)	SO (1)	TI (1)
Partiti	PLR, PPD, UDC, PLS, PCS (5)	PS, PEV (2)	---
Associazioni	UPSA, ASTAG, economiesuisse, FRS, USAM, Swissrail, TCS, VAP (8)	Cargo Forum Schweiz, HKBB, SEV, USS, transfair (5)	FST, UTP (2)
Ferrovie	Hupac (1)	---	BLS, RM, FFS, SOB (4)
Industria	Furrer+Frey, Schweizer Electronic, Siemens (3)	Josef Meyer, Matisa, Stadler (3)	---
Altri	CP, FRC, NSBIV, Pro Ferrovia Svizzera, Suva (5)	Iniziativa delle Alpi, GdI, IVT, SVI (4)	IGÖV, LITRA (2)
Tribunali	---	CRINAM (1)	---

Tabella 1: risposte alla domanda concernente la proposta di rinunciare completamente, nel progetto di legge, alla possibilità di istituire un organismo statale di valutazione della conformità.

Pareri a favore della variante 1

La CTP, i Cantoni e Swissrail approvano la chiara separazione di responsabilità tra Stato e richiedenti o industria e la creazione di un organismo di valutazione della conformità su base privata, rilevando inoltre che, se fosse formalmente possibile istituire un organismo statale, questa possibilità scoraggerebbe i privati a prendere iniziative in tal senso. Swissrail esprime l'auspicio da parte dell'industria che siano istituiti degli organismi di valutazione della conformità in Svizzera, in modo da raggiungere l'indipendenza dall'estero in questo settore.

I Cantoni sottolineano che, qualora in seguito – contro ogni aspettativa – si rivelasse indispensabile la creazione di un'istituzione statale, questa necessità potrebbe e dovrebbe essere riesaminata. L'organismo di valutazione della conformità dovrebbe verificare, secondo le direttive interop, la conformità con le specifiche europee, mentre l'UFT avrebbe il compito di controllare il rispetto delle prescrizioni nazionali, comunque necessarie. Il Cantone di Svitto mette in evidenza che è necessario un buon coordinamento affinché continui ad essere garantito un minimo di flessibilità nel sistema ferroviario svizzero.

Per l'UDC è inaccettabile l'idea di estendere a priori l'attività dello Stato ad un mercato ferroviario dotato di un potenziale di crescita non indifferente. Per il PCS il mercato svizzero è

troppo limitato per giustificare la creazione di un organismo di valutazione della conformità in Svizzera; un organismo statale sarebbe inoltre in concorrenza con gli organismi privati.

Dato che i settori sono molto differenziati e che i mandati devono essere eseguiti in tempi brevi, UPSA, ASTAG, economiesuisse e FRS ritengono che la creazione di un organismo di valutazione della conformità presuppone la disponibilità di certe capacità minime. Del resto non ci sarebbero motivi vincolanti per l'istituzione di un simile organo statale: i compiti potrebbero essere svolti in Svizzera e nei Paesi membri dell'UE da organizzazioni di periti privati, indipendenti e adeguatamente qualificati. L'ASTAG respinge l'assegnazione di questo compito alle FFS o ad un ente eventualmente controllato dalla FFS SA.

Un organismo privato di valutazione della conformità corrisponderebbe meglio alla concezione dell'UE: la rinuncia ad un organismo statale obbligherebbe a separare le responsabilità e consentirebbe di mantenere l'indipendenza dell'organismo di valutazione della conformità, considerate le connessioni tra Confederazione, proprietari dell'infrastruttura, gestori e autorità competenti per l'autorizzazione. L'articolo 15g capoversi 3-5 del progetto di revisione dell'ordinanza sulle ferrovie non lascerebbe alcun dubbio riguardo all'indipendenza di un organismo statale di valutazione della conformità (TCS).

Le esperienze raccolte presso gli attuali organismi di valutazione della conformità all'estero sarebbero alquanto positive, per cui non sussisterebbero motivi validi a favore della soluzione statale. Il VAP sostiene quindi la designazione di organismi privati, i quali dovrebbero però curare regolarmente lo scambio d'informazioni reciproco e con l'UFT nell'ambito di un programma strutturato, affinché sia disponibile una rete di conoscenze correlata e centrale.

Secondo l'Hupac l'obiettivo sarebbe quello di creare un organismo di valutazione della conformità efficiente e rapido, con poca burocrazia, ma in grado di soddisfare nel contempo i requisiti di sicurezza (Hupac).

Considerate le esperienze riguardo all'immissione sul mercato di dispositivi e apparecchi tecnici, la Suva non vede la necessità di creare un organismo di valutazione della conformità; ritiene invece importante che il controllo del mercato, cui devono contribuire anche gli organi di vigilanza statali, sia ben organizzato ed efficiente.

La NSBIV rileva che, con l'istituzione di un organismo di valutazione della conformità privato, ma accreditato dallo Stato, rimane garantita la responsabilità personale del fabbricante.

Pareri a favore della variante 2

Un organismo di valutazione della conformità statale garantirebbe meglio la necessaria indipendenza, indispensabile per un servizio di controllo (Cantone di Soletta, PS, SEV, USS, transfair).

PS, USS, transfair e IVT sono del parere che la creazione di un organismo statale di valutazione della conformità dovrebbe essere prescritta in modo vincolante.

Un organismo statale garantirebbe che le conoscenze già disponibili rimangano all'interno della Confederazione e potrebbe inoltre approfittare di eventuali sinergie; sarebbe anche probabile ottenere, come auspicato, prezzi migliori (PS, SEV, USS, Iniziativa delle Alpi).

Secondo transfair, a causa delle dimensioni del mercato svizzero, verrebbe a crearsi inevitabilmente un monopolio privato con controllo dei prezzi; anche la Confederazione sarebbe in grado, applicando tariffe che coprono i costi, di offrire con questo nuovo organismo prestazioni di qualità a prezzi ragionevoli.

Per soddisfare i requisiti di un organo di valutazione della conformità sarebbero necessarie certe capacità minime di cui, considerata l'ampiezza dei lavori da svolgere in Svizzera, sarebbe possibile disporre in modo economico soltanto in un pool (ad es. con l'UFT); senza cooperazione con l'UFT sarebbe alquanto incerta la possibilità di sopravvivenza di un organismo di valutazione della conformità in Svizzera (Cargo Forum Schweiz).

La proposta di creare un organismo privato di valutazione della conformità, comprensibile dal lato politico, non terrebbe sufficientemente conto di vari aspetti pratici e andrebbe pertanto riesaminata. Dovrebbe essere respinta l'assegnazione di questo compito alle FFS o ad un ente controllato dalla FFS SA (Cargo Forum Schweiz).

Secondo Stadler occorrerebbe soprattutto esaminare la variante che prevede di associare l'organismo di valutazione della conformità ad una scuola tecnica universitaria quale il PFZ, con la possibilità di sfruttare le sinergie con l'insegnamento e la ricerca. Stadler esprime forti dubbi sulla possibilità, da parte di un organismo privato di valutazione della conformità, di ottenere la necessaria indipendenza tramite la libera concorrenza tra gli scarsi organismi privati esistenti.

Matisa riferisce su esperienze raccolte in parecchi Stati dell'UE in materia di autorizzazioni, valutazioni e omologazioni; secondo le proprie esperienze, gli organismi statali potrebbero garantire la trattazione corretta e imparziale delle richieste meglio di organismi privati comparabili.

IVT e SVI temono che il processo di approvazione dei piani possa diventare ancora più lungo e costoso; qualora fosse possibile scongiurare questo pericolo con un organismo di valutazione della conformità statale, acconsentirebbero ad adottare tale soluzione, tanto più che, anche nel caso in cui esistessero solo organismi di valutazione della conformità privati, la Confederazione non potrebbe rinunciare a disporre di competenze specialistiche sull'interop per l'adempiimento dei propri compiti nell'ambito dell'approvazione dei piani. Questi doppi procedimenti non solo causerebbero maggiori oneri, ma renderebbero particolarmente difficile reperire un numero sufficiente di specialisti qualificati per tali compiti.

Delegare la valutazione della conformità ad organismi privati comporterebbe il rischio che le conoscenze acquisite da parte dell'UFT vadano perdute. Alla CRINAM sembra pertanto legittimo e auspicabile mantenere tali conoscenze all'interno della Confederazione e creare un organismo di valutazione della conformità statale in Svizzera, o almeno riservarsi questa possibilità; il fatto che le ferrovie detengano una forte posizione in Svizzera sarebbe un argomento a favore del mantenimento delle conoscenze da parte della Confederazione, il che garantirebbe anche la possibilità di prendere decisioni indipendenti dall'industria e dal gruppo d'interesse degli industriali.

Posizioni differenziate

La BLS è chiaramente favorevole ad un organismo di valutazione della conformità privato, ma la variante 1 non garantirebbe la sua effettiva istituzione. Nel caso in cui mancasse in Svizzera un organismo di valutazione della conformità, tutte le valutazioni dovrebbero essere

richieste ad organismi esteri; ciò potrebbe implicare altri svantaggi, quali procedure complesse, costi elevati e lingue di svolgimento diverse. La BLS rileva inoltre che la generale scarsità di personale ferroviario specializzato è una premessa negativa per la costituzione, con personale competente, di ulteriori servizi specialistici.

Le FFS ritengono indispensabile la creazione, in Svizzera, di almeno un organismo di valutazione della conformità che lavori in modo efficiente e a bassi costi. L'organismo di valutazione della conformità dovrebbe confermare che i sottosistemi e i componenti sono conformi alle STI. Senza un organismo svizzero le FFS dovrebbero dipendere da organismi esteri per tutta una serie di progetti infrastrutturali e di acquisti di materiale rotabile. Pertanto, il Consiglio federale dovrebbe provvedere attivamente all'istituzione in Svizzera di almeno un organismo di valutazione della conformità: se privato o statale sarebbe, secondo le FFS, una questione di importanza secondaria. Per definirla occorrerebbe decidere se il mercato svizzero, sia sufficientemente ampio da consentire la gestione di un modello su base privata.

L'organismo di valutazione della conformità potrebbe essere privato o statale; basilare sarebbe il fatto che ne esista uno all'interno del Paese (LITRA, RM).

Secondo la SOB non è di importanza centrale se sarà istituito un organismo di valutazione della conformità statale o privato, ma che le richieste siano trattate speditamente e a prezzi convenienti.

Riguardo al materiale rotabile, il Cantone Ticino appoggia la proposta del Consiglio federale. Per quanto concerne l'infrastruttura, esso ritiene necessario realizzare la soluzione che evita di prolungare gli attuali tempi di realizzazione degli impianti infrastrutturali. Non vede pertanto il motivo di creare un altro organismo: la conformità potrebbe essere garantita mediante le procedure finora applicate dalle FFS e dall'UFT.

UTP, FST, IGÖV e RM sono tendenzialmente favorevoli ad una soluzione privata, ma non escludono per principio un organismo statale.

2.5 Tratte ferroviarie

La domanda era la seguente: Concordate con la creazione di un elenco delle tratte ferroviarie per cui sarà applicata la direttiva sull'interoperabilità?

Un riepilogo delle risposte è riportato nella tabella 2.

	Concordano*	Concordano parzialmente	Non concordano
Cantoni	BE, AR, SG, AG, TG, NE, GE, JU (8)	ZH, NW, FR, BL, TI, VD, VS (7)	LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, SH (8)
Partiti	PLR, PS, UDC, PLS, PEV, PCS (6)	PPD (1)	---
Associazioni	UPSA, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, SEV, SGB, SGV, STV, Swissrail, TCS, transfair (12)	VAP, UTP (2)	---
Ferrovie	BLS, RM (2)	Hupac, FFS, SOB (3)	---
Industria	Furrer+Frey, Schweizer Electronic (2)	---	---
Altri	FRC, GdI, IVT, SVI (4)	Iniziativa delle Alpi, CP, IGÖV, LITRA, NSBIV, Pro Ferrovia Svizzera (6)	---
Tribunali	---	---	---

* o non hanno alcuna obiezione se l'elenco non è esaustivo.

Tabella 2: pareri concernenti la domanda se si concorda sull'elenco delle tratte alle quali applicare l'interop.

Per questa domanda la CTP rimanda ai pareri cantonali.

Il Cantone AI, HKBB, Josef Meyer, Matisa, Siemens, Suva e CRINAM rinunciano ad esprimere il proprio parere su questo punto. Stadler si associa al parere espresso da Swissrail.

Tratte richieste in aggiunta alla proposta del Consiglio federale, che dovranno essere integrate nel sistema ferroviario europeo ad alta velocità:

Cantoni LU, OW, SO, TI:

- Olten – Lucerna – Arth-Goldau

Cantone di Friburgo:

- Vauderens – Villars-sur-Glâne, prevista per questo sistema finché non saranno prese le decisioni relative a FERROVIA 2000, 2^a tappa.

Cantone di Sciaffusa:

- (Singen) – Thayngen – Sciaffusa – Bülach – Oerlikon, prevista per questo sistema in base al messaggio sul raccordo della Svizzera orientale e occidentale alla rete europea ad alta velocità.

Cantoni di Vaud e del Vallese, PLS, USAM, CP:

- (Digione) – Vallorbe – Losanna – Briga [Parigi – Milano via Sempione] (garanzia dell'allacciamento della Svizzera occidentale alla rete ferroviaria europea, sgravio del nodo di Basilea sull'asse nord-sud per il traffico merci e viaggiatori).

SEV, BLS:

- Berna – Neuchâtel – Les Verrières – (Pontarlier – Frasnè)

Tratte richieste in aggiunta alla proposta del Consiglio federale, che dovranno essere integrate nel sistema ferroviario europeo convenzionale:

Cantone di Zurigo:

- Neuhausen – Winterthur (ICE Zurigo – Stoccarda). Questa tratta è richiesta parimenti dal PPD. Per ora è preferita, per motivi finanziari, la tratta via Bülach; ciononostante quella via Winterthur rimane d'importanza centrale.
- Effretikon – Zürichberg tunnel – Zurigo HB (ICE Zurigo – Stoccarda)
- Oerlikon – Wallisellen – Dietlikon (traffico merci, eventualmente in futuro traffico viaggiatori internazionale).
- Altstetten – linea di collegamento – Wiedikon / galleria di base dello Zimmerberg (ICE Zurigo – Coira, traffico merci).
- Altstetten / Wiedikon – Zurigo HB – Oerlikon (linea di transito), prevista per questo sistema, come pure i progetti paragonabili a Ginevra (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, CEVA) e in Ticino (Mendrisio – Varese, MEVA).

Cantoni di Svitto, Appenzello Esterno, San Gallo:

- San Gallo – Herisau – Rapperswil – Pfäffikon – Arth-Goldau – Lucerna (ottimizzazione dell'impiego del materiale rotabile mediante raccordo della tratta San Gallo – Kreuzlingen – (Costanza – Singen) con il Voralpen-Express).

Cantone di Sciaffusa, Pro Ferrovia Svizzera:

- Sciaffusa – Trasadingen – (Waldshut) – Basilea (linea DB), come parte integrante del cosiddetto raccordo della Svizzera orientale e di numerosi accordi internazionali.
- Neuhausen am Rheinfall – Winterthur, come importante possibilità di aggiramento per il traffico internazionale merci e passeggeri in caso di interruzioni della tratta Sciaffusa – Bülach – Zurigo e per il fatto che già ora singoli treni viaggiatori circolano via Winterthur tra Zurigo e Stoccarda.

Cantone di Turgovia, UTP:

- Weinfelden – Kreuzlingen – (Costanza – Singen), a causa del traffico ferroviario internazionale già esistente tra Singen e Weinfelden.

Cantone Ticino, PS, SEV, UTP, FFS, Iniziativa delle Alpi, GdI, IGÖV, LITRA:

- Giubiasco – Ranzo-S. Abbondio – (Pino-Tronzano – Luino)

Cantone di Neuchâtel, UTP, IGÖV:

- La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)

UTP, IGÖV:

- Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Col-des-Roches – (Morteau – Besançon)
- Berna – Bienne (traffico di aggiramento)
- Coblenza – (Waldshut)

RM:

- Soletta – Burgdorf (intenso traffico merci internazionale)

Pro Ferrovia Svizzera:

- Oerlikon – Wallisellen – Effretikon (in parte traffico internazionale)
- Zurigo HB – Stettbach – Dietlikon (in parte traffico internazionale)
- Nuova linea Zofingen – Rothrist (p. es. per l'aggiramento della tratta del Sempione)

Posizioni concernenti le tratte cui applicare l'interop

Il Cantone di Zurigo richiede che, una volta stabiliti gli standard definitivi dell'UE, l'assegnazione di una tratta sia previamente concordata con i Cantoni di ubicazione. Lo stesso procedimento dovrebbe essere adottato per un successivo cambio di sistema.

Il Cantone di Berna desidera che sia garantita anche in futuro la possibilità di svolgere gli attuali collegamenti internazionali nel Cantone di Berna, in particolare il collegamento ICE per Interlaken Est e quello TGV Parigi – Neuchâtel – Berna, sebbene queste tratte non siano assegnate al sistema interop "alta velocità".

I criteri per l'assegnazione delle tratte ferroviarie in Svizzera non sarebbero chiari, e nemmeno le loro ripercussioni sulla futura pianificazione della rete e sulle offerte che vi dovranno essere gestite. A questo riguardo sarebbe necessario fare chiarezza (LU, UR, SZ, OW, ZG, SO, BS, BL).

Il Cantone NW, l'Iniziativa delle Alpi e la NSBIV sostengono l'idea che le direttive interop siano applicate a tutta la rete a scartamento normale. Dato che le STI sarebbero applicate soltanto in caso di nuove costruzioni, rinnovi e ristrutturazioni, l'effetto delle direttive interop si farebbe notare comunque solo a lungo termine e i costi dovrebbero essere piuttosto contenuti. Anche secondo la SVI a lungo termine sarebbe opportuno prendere in esame l'interop dell'intera rete a scartamento normale. Il Cantone NW e transfair ritengono opportuno esaminare in che misura, a lungo termine, sia necessario integrare anche la rete a scartamento ridotto. Solo in tal modo sarebbe possibile, in futuro, consentire la concorrenza tra i gestori ferroviari (bandi pubblici) a prescindere da ostacoli tecnici.

Il Cantone di Basilea-Città chiede se, con la tratta prevista Basilea – Olten – Rothrist (integrazione nel sistema ferroviario europeo ad alta velocità), si intenda realizzare un nuovo traforo del Giura.

Il Cantone di Basilea-Campagna sottolinea nel proprio parere che sta realizzando – congiuntamente ai Cantoni della Svizzera nord-occidentale e alle FFS, investendo notevoli fondi propri – le premesse edilizie e d'esercizio per una moderna "Regio-S-Bahn Basel". Il Cantone BL esige che il traffico viaggiatori regionale pianificato nella Svizzera nord-occidentale non sia toccato in alcun modo dalla prevista integrazione della tratta dell'Ergolzthal nel sistema ferroviario europeo ad alta velocità.

Il Cantone di San Gallo pone l'accento sull'importanza di attuare in tempi brevi nuove offerte nel traffico transfrontaliero per i trasporti merci, a lunga distanza e regionali nella regione frontiera. Nell'ambito del primo ampliamento della ferrovia celere di San Gallo sarebbe prevista la realizzazione di linee transfrontaliere. Per i prodotti già esistenti e per quelli supplementari già pianificati nel traffico merci da Wolfurt dovrebbe essere promossa in via prioritaria la realizzazione dell'interop sul raccordo della Svizzera orientale e sui tronchi esteri di raccordo con i nodi della regione di frontiera, in modo da consentire un risparmio dei costi per l'impiego di locomotive policorrenti. Secondo il Cantone SG i percorsi iniziali e finali e i tempi di percorrenza di molti trasporti si ridurrebbero sensibilmente non appena saranno rese interoperabili le tratte situate tra le stazioni di frontiera Buchs SG, St. Margrethen e Costanza come pure tra i nodi frontaliere di Wolfurt (A), Bludenz (A) e Singen (D).

In vista della realizzazione del servizio ferroviario regionale Ticino – Lombardia (TILO), il Cantone Ticino solleva la questione della tratta Locarno – Bellinzona; dovrebbe essere assolutamente escluso che le barriere tecniche si spostino dalle regioni di confine verso l'interno del Paese. Anche l'Iniziativa delle Alpi, l'IVT, la NSBIV e la SVI vedono il pericolo di un trasferimento delle incompatibilità dalla frontiera all'interno della Svizzera.

Il Cantone di Vaud ritiene che nella linea della Broye ci siano riserve di capacità e che pertanto sia opportuno inserirla nell'elenco delle tratte cui applicare l'interop.

Secondo il PLR, il raccordo dell'asse est-ovest alla rete ferroviaria europea è di capitale importanza per lo sviluppo economico della Svizzera. Il PLS constata che l'asse nord-sud viene favorito ancora una volta rispetto alle reti della Svizzera occidentale e orientale.

In linea di massima l'elenco delle tratte riportato nella proposta del Consiglio federale non dovrebbe essere considerato esaustivo; la valutazione dell'interop dovrebbe comunque essere effettuata anche per tutte le nuove tratte e/o per gli ampliamenti di tratte (PS, transfair).

L'UDC, la HKBB e Swissrail richiedono che, nonostante l'ambito d'applicazione spaziale delle disposizioni concernenti l'interop, le omologazioni nazionali di veicoli o di componenti d'infrastruttura siano valide su tutta la rete ferroviaria elvetica. Secondo il Cantone di Svitto, in caso contrario una possibile conseguenza sarebbe un aumento delle indennità per il traffico regionale.

Di fronte ai problemi di capacità che si delineano sull'asse nord-sud, UPSA, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS e TCS ritengono necessario esaminare quale influsso avrebbero sulle pianificazioni delle tratte i criteri di interop da applicare alle tratte ad alta velocità. Al fine di sfruttare nel modo migliore le capacità delle tratte NFTA e, in particolare, delle lunghe gallerie alpine (sia riguardo alla circolazione contemporanea del traffico merci sia riguardo alla redditività di tali opere) dovrebbe essere possibile introdurre certe limitazioni di velocità. Si rimanda, tra gli altri, al rapporto dell'UTP del maggio 2004 sull'argomento ("Technische Übersetzung der Nachfrageprognosen für den Schienengüterverkehr auf die Trassenkapazitäten 2010 – 2020").

Secondo il VAP, la rete ferroviaria a scartamento normale proposta nella bozza per il traffico convenzionale dovrebbe essere equipaggiata in modo tale da permettere la circolazione di tutti i carri merci immatricolati in Europa. Per quanto riguarda i binari di raccordo, il VAP sottolinea che gli inasprimenti degli standard di ampliamento, continuamente introdotti a causa del traffico viaggiatori, hanno sensibili conseguenze. Gli scambi di raccordo installati su binari d'esercizio dovrebbero essere dotati sempre più spesso di raggi più ampi e di traversine in cemento per consentire ai treni viaggiatori di circolare a velocità più elevate e con maggiore confort. Secondo il principio della verità dei costi, il traffico viaggiatori dovrebbe farsi carico dei massicci costi supplementari che ne deriverebbero, fatto che la Divisione Infrastruttura delle FFS, il principale gestore della rete, purtroppo non riconosce. Anche nell'applicazione dell'interop questa situazione dovrebbe essere evitata mediante chiare prescrizioni.

UTP, IGÖV e LITRA propongono per motivi tattici di fissare in un primo momento, oltre alle tratte di cui all'allegato 3 (transalpine), solo un corridoio est-ovest e le tratte con traffico internazionale (ad es. TGV, ICE e traffico merci); il Consiglio federale potrebbe definire ulteriormente la rete in seguito, in termini molto brevi e a tappe successive, adeguate allo sviluppo internazionale. Nello stesso senso si esprime Hupac. In una prima fase le FFS ritengono addi-

rittura opportuno fissare soltanto gli assi nord-sud sul San Gottardo e sul Lötschberg, in quanto ciò non impedirebbe alle ferrovie di applicare volontariamente le STI in determinati settori.

FFS, IVT, LITRA e SVI esigono che ci sia un collegamento fra tratte interop e convenzione sulle prestazioni e che il limite di spesa della convenzione sulle prestazioni debba garantire il finanziamento dell'interop. Secondo le FFS, le tratte dovrebbero essere inserite nell'elenco soltanto una volta assicurato il relativo finanziamento da parte della Confederazione e dopo aver escluso che a tale scopo debbano essere rinviati altri progetti infrastrutturali necessari per rispondere alla domanda. L'articolo 22b capoverso 2 della bozza di revisione della legge federale sulle ferrovie dovrebbe essere adeguato in questo senso.

La SOB sostiene che i problemi essenziali non sono dovuti, ad esempio, al cambio di locomotive alle frontiere, ma piuttosto alla carenza di tracciati per i treni merci, alla priorità del traffico viaggiatori rispetto al traffico merci e alla lentezza delle operazioni di sdoganamento. Sarebbe possibile migliorare la capacità concorrenziale della rotaia soltanto riuscendo ad aumentare la capacità delle tratte con impianti di sicurezza interoperabili. La SOB si chiede pertanto se la competitività della rotaia non potrebbe essere incrementata investendo piuttosto i fondi in misure atte ad aumentare le capacità delle tratte.

La Schweizer Electronic AG sottolinea che, riguardo alle STI, è importante stabilire deroghe a lungo termine al fine di assicurare che gli impianti già esistenti su tratte interop, ma non conformi alle STI, possano rimanere in servizio.

2.6 Altri pareri

In Svizzera continueranno ad operare numerose ferrovie che non saranno sottoposte alle regole dell'interop; pertanto, considerati gli inevitabili oneri supplementari necessari per ottenere gli attestati di conformità, le procedure attualmente applicate per queste ferrovie non dovrebbero essere mutate senza motivo. Anche in futuro l'UFT dovrebbe quindi assumere i relativi compiti e disporre di sufficiente personale, adeguatamente competente, che potrebbe essere in parte impiegato anche per gli organismi di valutazione della conformità (UPSA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FRS, HKBB).

Il TCS auspica che il progetto interop non venga inteso come concorrenza tra strada e rotaia, ma come un necessario, reciproco complemento dei due modi di trasporto.

transfair e IVT ritengono importante che il progetto di revisione della legge federale sulle ferrovie (interoperabilità) e quello sulla riforma delle ferrovie 2 siano armonizzati, visto che entrambi riguardano l'infrastruttura e sono praticamente attuati nello stesso tempo. Non sarebbe né sensato né necessario porre in vigore l'interop prima della conclusione della riforma delle ferrovie 2.

transfair rileva che la liberalizzazione comporterà notevoli costi, considerati i sistemi di controllo e di sorveglianza necessari soprattutto nell'ambito della sicurezza, e che sembrano pertanto giustificati i maggiori oneri presso Confederazione, costruttori e gestori.

Secondo LITRA e FFS, le ferrovie dovrebbero essere adeguatamente coinvolte nei lavori di elaborazione dei requisiti (art. 22f legge federale sulle ferrovie, nuovo).

Si dovrebbe rinunciare a definire nell'articolo 15c (nuovo) dell'ordinanza sulle ferrovie ulteriori requisiti rispetto alle direttive interop; l'articolo 15c lettere a-c andrebbe quindi abrogato (FFS).

Le FFS non concordano con l'affermazione al n. 5.3.2.2 del rapporto esplicativo, secondo la quale l'attuazione dei requisiti tecnici di interop non causerebbe notevoli costi supplementari. Mancherebbe inoltre una valutazione degli effetti causati da ulteriori procedure; l'autorizzazione di esercizio necessaria per tutti i sottosistemi comporterebbe un onere supplementare non trascurabile e un maggiore carico, in termini finanziari e temporali, per i progetti. Anche la LITRA lamenta la mancanza di dati al riguardo.

La SOB esprime forti dubbi che l'introduzione delle innovazioni tecniche non provocherà costi supplementari degni di nota riguardo alle spese di rinnovo e di ristrutturazione (rapporto esplicativo, pag. 21) e cita come esempio il risanamento della galleria della Wasserfluh, per il quale l'adeguamento della sagoma di spazio libero ha causato costi supplementari pari a circa tre milioni di franchi ossia al 20 per cento dei costi del progetto.

Furrer+Frey esprime in particolare le seguenti osservazioni:

- Articolo 22e capoverso 3 (nuovo), legge federale sulle ferrovie: è superfluo coinvolgere l'Amministrazione delle dogane nella sorveglianza del mercato; secondo Furrer+Frey sarebbe comunque necessario adottare altre misure atte ad impedire l'immissione sul mercato di componenti non conformi.
- Il testo della disposizione transitoria nella bozza di modifica della legge federale sulle ferrovie rende difficile ai nuovi organismi privati avviare con successo la loro attività, dato che i clienti, fino al 31 dicembre 2008, possono ricorrere ad altre possibilità. Visto che già attualmente la valutazione può essere effettuata da un organismo estero di valutazione della conformità, Furrer+Frey considera superflua e controproducente questa disposizione transitoria.
- Nel numero 2.4.2 del rapporto esplicativo si rileva che in futuro saranno indispensabili omologazioni di tipo statale per i componenti di interop. Furrer+Frey ritiene quindi che omologazioni del tipo già rilasciate dall'UFT manterranno la loro validità.

Riguardo al progetto di modifica della legge federale sulle ferrovie, Siemens precisa quanto segue:

- Articolo 22c capoverso 2 lettera b: "... sottosistema, comprese le interfacce rilevanti per l'interoperabilità...".
- Articolo 22e capoverso 2 lettera d: dovrebbe essere limitato il diritto di accedere ai locali aziendali dei costruttori da parte dell'UFT.
- Articolo 22e capoverso 2 lettera e: dovrebbe essere possibile presentare documenti in inglese.
- Disposizione transitoria: Siemens raccomanda di considerare che, a dipendenza delle caratteristiche delle varie infrastrutture ferroviarie, anche dopo il 31 dicembre 2008, per i veicoli non sarà possibile rispettare tutti i requisiti dell'interop. Di conseguenza, in tali casi non potranno essere rilasciate dichiarazioni di conformità.

Elenco dei partecipanti alla consultazione

Cantoni

CTP Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD,
VS, NE, GE, JU.

Non hanno preso posizione o non hanno espresso pareri sul contenuto: GL, GR

Partiti politici

PLR Partito liberale-radicale svizzero
PPD Partito popolare democratico svizzero
PS Partito socialista svizzero
UDC Unione Democratica di Centro
PLS Partito liberale svizzero
PEV Partito evangelico svizzero
PCS Partito cristiano sociale

Non hanno preso posizione o non hanno espresso pareri sul contenuto:

PSdL Partito svizzero del lavoro
DS Democratici svizzeri
Partito ecologista svizzero
--- Lega dei Ticinesi
UDF Unione Democratica federale
AVeS Alleanza Verde e Sociale
--- Alternative Liste
--- Solidarités

Associazioni, imprese e altre organizzazioni

SVI Associazione svizzera degli Ingegneri del traffico
BLS BLS Ferrovia del Lötschberg SA
CP Centre Patronal
--- Economiesuisse Federazione delle imprese svizzere
FRC Fédération romande des consommateurs
FST Federazione svizzera del turismo
FFS Ferrovie federali svizzere
GdI Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs
--- Hupac Intermodal SA
IVT Institut für Verkehrplanung und Transportsysteme der ETH
IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Suva Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
--- Josef Meyer Waggon AG

---	Pro Ferrovia Svizzera - La rappresentanza degli interessi comuni della clientela dei mezzi pubblici
---	Schweizer Electronic AG (tramite Swissrail)
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Siemens	Siemens Schweiz AG
transfair	Sindacato cristiano dei servizi pubblici e del terziario della Svizzera (prende posizione anche per conto di Travail.Suisse)
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
Stadler	Stadler Bussnang AG (tramite Swissrail)
Swissrail	Swissrail Export Association
UTP	Unione dei trasporti pubblici
USS	Unione sindacale svizzera
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
VAP	Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer

Non hanno preso posizione o non hanno espresso pareri sul contenuto:

AAE	Ahaus Alstätter Eisenbahnen
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
---	Alcatel Schweiz AG
ASF	Alleanza delle Società Femminili Svizzere
---	ALSTOM AG
AIPL	Associazione Intercantonale per la protezione dei lavoratori
ASA	Associazione Svizzera d'Assicurazioni
ASB	Associazione svizzera dei banchieri
VSM	Associazione Svizzera dei Costruttori di Macchine
ASAA	Associazione Svizzera per l'Approvvigionamento e l'Acquisto
---	Bombardier Transportation (Switzerland) AG
CIT	Comitato Internazionale dei Trasporti per Ferrovia
ComCo	Commissione della concorrenza
---	Consiglio svizzero della sicurezza stradale
FSKB	Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie
FSI	Federazione delle società svizzere degli impiegati
FCTA	Federazione svizzera dei lavoratori del commercio dei trasporti e dell'alimentazione
---	Federazione svizzera dei pompieri
FSSC	Federazione svizzera dei sindacati cristiani
FPC	Fondazione per la protezione dei Consumatori
---	Interassociazione di salvataggio
---	Kader des öffentlichen Verkehrs
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
KSU	Kontaktstelle Umwelt
---	RJ Bahntechnik AG
SGAS	Schweizerische Gesellschaft für Arbeitssicherheit
SVWG	Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
sic svizze- ra	Società svizzera degli impiegati di commercio
SSIC	Società svizzera degli Impresari Costruttori

SIA	Società svizzera degli ingegneri e architetti
---	SWISSOIL-COMMERCE
---	Travail.Suisse (ha incaricato transfair di esprimere il proprio parere)
OCTI	Ufficio centrale dei trasporti internazionali ferroviari
---	Unione svizzera degli imprenditori
USC	Unione Svizzera dei Contadini
---	Vereinigung des Schweizerischen Import- und Grosshandels
VSBTU	Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen
---	VT Verkehrs- und Industrietechnik AG

Ulteriori pareri pervenuti:

ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
---	Cargo Forum Schweiz, in rappresentanza di / il cui parere è firmato da ASL – Associazione Svizzera di Logistica, SSC – Swiss Shippers' Council, SPEDLOGSWISS – Associazione Svizzera delle Imprese di Spedizione e Logistica, SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft, VAP – Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer, HKBB – Handelskammer beider Basel, Groupement Fer.
---	Furrer+Frey AG (tramite Swissrail)
HKBB	Handelskammer beider Basel
---	Iniziativa delle Alpi
Matisa	Matisa Matériel Industriel SA
NSBIV	NSBIV AG, Zertifizierungsstelle SIBE Schweiz
RM	Regionalverkehr Mittelland AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
FRS	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
TCS	touring club svizzero
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile

Istanze giudiziarie

CRINAM	Commissione federale di ricorso in materia d'infrastrutture e ambiente
--------	------------------------------------------------------------------------