



31 gennaio 2019

Rapporto sull'esito della consultazione

Revisione totale dell'ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese
di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie
(RS 531.40)

Consultazione del 10 luglio 2018 – 31 ottobre 2018

N. registrazione/dossier: BAV-042.500-00007/00024/00004/00004/00005



Indice

1 Premessa	2
2 Oggetto della consultazione	2
3 Partecipazione alla consultazione	4
4 Pareri	4

1 Premessa

Dal 10 luglio al 31 ottobre 2018 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha condotto una procedura di consultazione su un avamprogetto di modifica dell'ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie¹. Sono stati invitati a pronunciarsi in merito:

- i governi cantonali (art. 4 cpv. 2 lett. a della legge sulla consultazione [LCo]²);
- i partiti rappresentati nell'Assemblea federale (art. 4 cpv. 2 lett. b LCo);
- le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (art. 4 cpv. 2 lett. c LCo);
- le associazioni mantello nazionali dell'economia (art. 4 cpv. 2 lett. d LCo);
- altri ambienti interessati (art. 4 cpv. 2 lett. e LCo);
- imprese beneficiarie di indennità in possesso di una concessione per il trasporto di viaggiatori secondo l'articolo 6 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV)³;
- imprese titolari di una concessione d'infrastruttura secondo l'articolo 5 della legge federale sulle ferrovie (Lferr)⁴;
- imprese titolari di un'autorizzazione di accesso alla rete secondo l'articolo 8c della legge federale sulle ferrovie (Lferr).

2 Oggetto della consultazione

L'ordinanza in oggetto, in vigore dal 1° gennaio 2010, disciplina l'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza e i relativi provvedimenti preparatori.

In seguito a modifiche della Lferr, della LTV e della legge sul trasporto di merci (LTM)⁵ e a nuove condizioni ed esigenze sociali ed economiche si è reso necessario adeguare le disposizioni dell'ordinanza.

In passato diversi eventi hanno dimostrato che la necessità di assegnare la priorità a trasporti a favore della protezione della popolazione o delle sue basi vitali o dell'approvvigionamento della popolazione e dell'economia in beni e servizi vitali (trasporti prioritari) può insorgere anche se la Svizzera non sta vivendo situazioni nelle quali determinati compiti dello Stato non possono più essere gestiti con le procedure amministrative ordinarie (situazione particolare)⁶ o situazioni nelle quali le procedure amministrative

¹ RS 531.40

² RS 172.061

³ RS 745.1

⁴ RS 742.101

⁵ RS 742.41

⁶ Fonte: rapporto sulla politica di sicurezza 2000



ordinarie non sono sufficienti per gestire i problemi e le sfide dell'attività governativa in numerosi ambiti e settori (situazione straordinaria)⁷.

I gestori dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese di trasporto viaggiatori concessionarie e gli operatori del trasporto merci su rotaia devono infatti soddisfare esigenze simili anche in caso di difficoltà per l'intero sistema, quali ad esempio eventi di origine naturale, tecnologica e sociale con ripercussioni sul piano cantonale, intercantonale, nazionale e internazionale. Tra questi eventi si annoverano pandemie, interruzione dell'alimentazione elettrica, grave penuria di energia elettrica, attacchi informatici, incidenti nucleari, terremoti, attacchi terroristici, ecc.

In virtù dell'ordinanza attualmente in vigore, però, le imprese hanno l'obbligo di effettuare i trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza solo in caso di situazioni particolari e straordinarie. Altre situazioni eccezionali sono pertanto escluse.

Come anticipato, tuttavia, le imprese devono poter effettuare trasporti prioritari anche in altre situazioni eccezionali, determinate e legittimate dall'evento e dalle sue ripercussioni. La necessità è motivata dagli effetti negativi, immediati o attesi, dell'eventuale assenza di trasporti per la popolazione, le basi vitali e l'economia.

Con la revisione totale si tiene conto di tale esigenza. Le disposizioni dell'ordinanza si applicano sia alle situazioni particolari e straordinarie sia a quelle di pericolo e minaccia definite nell'avamprogetto (situazioni eccezionali).

La revisione modifica le vigenti prescrizioni su oggetto, campo di applicazione e modalità di disposizione dei trasporti prioritari, adeguandole alle nuove condizioni ed esigenze sociali ed economiche. Le norme sui provvedimenti preparatori delle imprese, di massima ritenute tuttora pertinenti, non mutano sul piano del contenuto. Per tale motivo le imprese non dovranno di principio adottare particolari provvedimenti organizzativi aggiuntivi né sostenere costi supplementari in seguito alle prescrizioni rivedute.

Per i Cantoni l'ordinanza non comporta obblighi né compiti esecutivi, ma benefici in caso di situazioni eccezionali.

⁷ Fonte: rapporto sulla politica di sicurezza 2000



3 Partecipazione alla consultazione

Destinatari	Numero di interpellati	Pareri pervenuti
Governi cantonali	26	26 (100 %)
Partiti politici	13	1 (8 %)
Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	0 (0 %)
Associazioni mantello dell'economia	8	3 (38 %)
Altri ambienti interessati	24	9 (38 %)
Imprese secondo art. 6 LTV e art. 5 e 8c Lferr	119	17 (14 %)
Totale	193	56 (29 %)

4 Pareri

La reazione è stata generalmente positiva. L'avamprogetto non ha dato luogo a contestazioni di merito. Da più parti sono state proposte integrazioni e precisazioni di singoli articoli, di volta in volta esaminate e se del caso accolte, così che atto normativo e rapporto esplicativo risultano di più immediata comprensione.