

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

Riforma delle ferrovie 2

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

Berna, ottobre 2004

Situazione di partenza

La procedura di consultazione sulla riforma delle ferrovie 2, avviata dal Consiglio federale il 19 dicembre 2003, si è conclusa a fine aprile 2004. Le ultime prese di posizione – in totale 106 – sono state inoltrate verso metà giugno.

I punti salienti della riforma delle ferrovie 2 in base al mandato del Parlamento e del Consiglio federale sono:

- Nuova impostazione ed armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture
- Nuovo ordinamento del servizio di sicurezza
- Garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni
- Parità di trattamento per le imprese di trasporto.

Modo di procedere

Il presente rapporto tratta l'insieme delle 31 domande poste e, per ciascuna di esse, illustra le dieci prese di posizione più importanti emerse durante la consultazione. Si tratta dei seguenti partecipanti: i quattro partiti di governo, le due principali aziende ferroviarie (FFS e BLS), la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), l'Unione dei trasporti pubblici (UTP, l'organizzazione padronale delle imprese di trasporto del settore pubblico in Svizzera), economiesuisse (l'associazione capofila dell'economia svizzera) e la Federazione svizzera dei ferrovieri (sindacato). Sono inoltre riportate singole prese di posizione di altre imprese, organizzazioni o servizi dell'amministrazione federale e cantonale.

I possibili scenari evolutivi del futuro settore ferroviario svizzero, ossia lo sviluppo del numero di ferrovie private che continueranno ad operare accanto alle FFS, non sono trattati nel presente rapporto, poiché saranno oggetto d'analisi di un progetto a sé stante.

Riepilogo dei risultati

La grande maggioranza dei partecipanti è sostanzialmente favorevole al progetto, ritenuto urgente. I Cantoni e l'Unione dei trasporti pubblici, in particolare, chiedono che esso venga sottoposto al più presto al Parlamento.

Il progetto viene respinto nella sua globalità dal PS e dall'UDC in quanto ritengono che il progetto non tratti problematiche a loro giudizio importanti. Il PS e l'UDC chiedono che praticamente tutte le questioni irrisolte attinenti ai trasporti pubblici ed alla ferrovia vengano integrate nella riforma delle ferrovie 2; ad esempio il finanziamento del traffico negli agglomerati, i costi consequenziali dei grandi progetti ed il futuro settore ferroviario in Svizzera. In seguito dovrebbe seguire una seconda procedura di consultazione.

La consultazione ha tuttavia dimostrato in modo chiaro che la riforma delle ferrovie 2 non può conglobare ulteriori tematiche. La complessità del progetto non può essere aumentata; d'altro canto, per i punti ritenuti importanti dal PS e dall'UDC attualmente è prevista l'elaborazione di progetti a sé stanti. La futura strutturazione del settore ferroviario svizzero non necessita di nuove basi giuridiche e sarà attuata prima dell'entrata in vigore della riforma delle ferrovie 2. Si tratta di un processo già in corso (cfr. progetti quali BLS/RM, SOB, FINIS, Dopo-Avanti, ecc.). La maggior parte dei partecipanti alla consultazione ritengono che la riforma delle ferrovie 2 vada inoltrata rapidamente al Parlamento.

Le seguenti tematiche risultano incontestate nella loro impostazione generale:

- Finanziamento dell'infrastruttura mediante convenzioni sulle prestazioni per tutte le imprese di trasporto
- Passaggio da tre modalità di finanziamento della rete ferroviaria (Confederazione, Confederazione/Cantoni, Cantoni) a due modalità (Confederazione o Cantoni; ossia rete di base e rete complementare)
- Nuove basi giuridiche per il servizio di sicurezza delle aziende di trasporto (polizia ferroviaria)
- Sostanziale parità di trattamento delle aziende di trasporto a livello di imposte e di finanziamento degli investimenti
- Precisazioni nella procedura di ordinazione per il traffico regionale.

Occorre prendere delle decisioni nei seguenti ambiti:

- Modalità di suddivisione della rete di base e della rete complementare
- Dotazione di armi da fuoco per gli addetti alla sicurezza delle imprese di trasporto
- Ruolo della commissione di arbitrato
- Finanziamento del materiale rotabile
- Autonomia del servizio di assegnazione dei tracciati
- Ruolo di proprietario dell'UFT e del DATEC
- Risanamento delle casse pensioni delle imprese di trasporto
- Esenzione dalle imposte delle imprese di trasporto
- Protezione dei lavoratori e condizioni di lavoro applicate nel settore
- Legge federale sui binari di raccordo ferroviario e legge sul trasporto di merci per ferrovia.

Indice

1	Introduzione	5
2	Partecipanti alla consultazione	5
2.1	Cantoni	5
2.2	Istanze giuridiche.....	5
2.3	Partiti politici	5
2.4	Associazioni, imprese di trasporto, ulteriori organizzazioni	5
3	Valutazione delle prese di posizione (secondo il catalogo delle domande, n. 1–31) ...	9
3.1	Basi e obiettivi della riforma delle ferrovie 2 (domande 1 – 4)	9
3.2	Contenuti della riforma delle ferrovie 2	10
3.2.1	Nuovo ordinamento per il finanziamento delle infrastrutture (domande 5–13)	10
3.2.2.	Servizio di sicurezza (polizia dei trasporti) (domande 14 – 15)	14
3.2.3	Garanzia di un accesso alla rete senza discriminazioni (domanda 16)	15
3.2.4.	Parità legislativa delle imprese di trasporto (domanda 17 – 22)	15
3.3.	Complementi alle riforme precedenti (domande 23 – 29).....	18
3.4.	Commento ai testi di legge	24
3.4.1.	Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), Art. 44 (domanda 30).....	24
3.4.2.	Legge sulle ferrovie (Lferr), Art. 49 (domanda 31).....	25
4	Prese di posizione su tematiche che esulano dal progetto in consultazione	25
4.1.	Suddivisione dei ruoli fra UFT e DATEC	25
4.2.	Risanamento delle casse pensioni delle imprese di trasporto.....	26
4.3.	Ulteriori osservazioni	26

1 Introduzione

Mediante decreto del 12 dicembre 2003 il Consiglio federale ha conferito al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) il mandato di avviare una procedura di consultazione sulla riforma delle ferrovie 2.

Il termine della consultazione è stato fissato al 30 aprile 2004.

2 Partecipanti alla consultazione

La procedura di consultazione si è aperta con l'invito scritto inviato il 9 gennaio 2004 ai partecipanti alla consultazione.

Sono stati invitati tutti i Cantoni, il Tribunale federale, i partiti politici rappresentati in seno all'Assemblea federale nonché le organizzazioni specialistiche ed economiche interessate.

Hanno risposto all'invito:

2.1 Cantoni

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

Nessuna presa di posizione/posizione non attinente al contenuto:

Cantone TG

2.2 Istanze giuridiche

Tribunale federale svizzero, Tribunale federale delle assicurazioni
Commissione della concorrenza
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

2.3 Partiti politici

PLR Partito liberale-radical svizzero
PPD Partito popolare democratico svizzero
PS Partito socialista svizzero
UDC Unione democratica di centro
PPE Partito popolare evangelico
PES Partito ecologista svizzero
UDF Unione democratica federale
PCS Partito cristiano-sociale

Nessuna presa di posizione:

PLS Partito liberale svizzero
PSdL Partito svizzero del lavoro
DS Democratici svizzeri
AVeS Alleanza verde e sociale
Lega Lega dei Ticinesi
Sinistra alternativa
SolidaritéS

2.4 Associazioni, imprese di trasporto, ulteriori organizzazioni

economiesuisse
USAM Unione svizzera delle arti e mestieri
Unione padronale svizzera

CP	Centre Patronal
USC	Unione Svizzera dei Contadini
USS	Unione sindacale svizzera
FSI	Federazione delle società svizzere degli impiegati
FFS	Ferrovie federali svizzere
BLS	Ferrovia del Lötschberg
La Posta Svizzera	
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
SEV	Sindacato svizzero del personale dei trasporti pubblici
Transfair	Sindacato cristiano dei servizi pubblici e del settore terziario della Svizzera
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ACS	Automobile Club Svizzero
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione traffico e ambiente
VSS	Unione dei professionisti svizzeri della strada
ASL	Associazione Svizzera di Logistica
SSC	Swiss Shipper's Council
SSV	Schweizerische Schifffahrtsvereinigung
SSV	Associazione Svizzera degli Spedizionieri
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
UTP	Unione dei trasporti pubblici
ASVT	Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	
VAP	Vereinigung Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer
PRO BAHN	Pro Bahn Schweiz
Associazione dei Comuni Svizzeri	
StV	Schweizerischer Städteverband / Union des Villes Suisses
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
SVWG Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	
EV	Erdöl-Vereinigung / Union pétrolière
STV	Federazione svizzera del turismo
SKS	Fondazione per la protezione dei consumatori
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
SAEB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
Iniziativa delle Alpi, Comitato d'iniziativa	
SPA	Società svizzera per la protezione dell'ambiente
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz
Federazione Svizzera degli Amici della Natura	
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
SL	Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und –pflege
Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio	
Commissione federale d'igiene dell'aria	
BSF	Alleanza delle organizzazioni femminili svizzere
Federazione delle cooperative Migros	
Coop Svizzera (Basilea)	
ASAA	Associazione Svizzera per l'Approvvigionamento e l'Acquisto
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
RN	Redressement National
Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA	
SISEX	Società italo-svizzera per l'esercizio del Traforo del Gran-San-Bernardo
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel

FRS	Federazione svizzera del traffico stradale
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
LRS	Les Routiers Suisses
sffv	Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
asa	Associazione dei servizi della circolazione
AISA	Associazione degli importatori svizzeri d'automobili
Hupac SA	

Nessuna presa di posizione / posizione non attinente al contenuto:

Unione padronale svizzera

FSI	Federazione delle società svizzere degli impiegati
CNG	Christlichnationaler Gewerkschaftsbund der Schweiz
USSL	Unione Svizzera dei Sindacati Liberi
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici
Transfair	Sindacato cristiano dei servizi pubblici e del settore terziario della Svizzera
ACS	Automobile Club Svizzero
VSS	Unione dei professionisti svizzeri della strada
ASL	Associazione Svizzera di Logistica
SSC	Swiss Shipper's Council
SSV	Schweizerische Schifffahrtsvereinigung
SSV	Associazione Svizzera degli Spedizionieri
ASVT	Geschäftsstelle Ausschuss Verkehr und Transporte
Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
FRC	Fédération romande des consommatrices
SAEB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter
SGU	Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz
SBN	Schweizerischer Bund für Naturschutz
Federazione Svizzera degli Amici della Natura	
WWF	World Wildlife Fund
SL	Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und -pflege
Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio	
BSF	Alleanza delle organizzazioni femminili svizzere
Coop Svizzera (Basilea)	
ASAA	Associazione Svizzera per l'Approvvigionamento e l'Acquisto
AGAK	Aktionsgemeinschaft der Arbeitnehmer und Konsumenten
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
RN	Redressement National
Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA	
SISEX	Società italo-svizzera per l'esercizio del Traforo del Gran-San-Bernardo
VHTL	Zentralsekretariat der Gewerkschaft Verkauf, Handel, Transport und Lebensmittel
LRA	Les Routiers Suisses
Sffv	Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband
asa	Associazione dei servizi della circolazione
AISA	Associazione degli importatori svizzeri d'automobili

Ulteriori prese di posizione pervenute:

VSIG	Vereinigung des schweizerischen Import- und Grosshandels, Basel
Schweizerischer Friedensrat	
SECURITRANS Public Transport Security AG	
FSFP	Federazione Svizzera dei Funzionari di Polizia

ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des
Fürstentums Liechtenstein
ASS Stiftung Archiv Schnüffelstaat Schweiz
„Big Brother Awards“
Cargo Forum Schweiz
Società Svizzera degli Albergatori – hôtellerie suisse
Swissoil - Commerce
Ernst & Young
VAO Verkehrsverband Aargau Ost
VöV ZH Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich
Sindacato della Comunicazione
RM Regionalverkehr Mittelland
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn
SOB Schweizerische Südostbahn AG
FR Ferrovia retica
MGB Matterhorn Gotthard Bahn
Schutzkomitee der privaten BLS-Aktionäre
DB Deutsche Bahn AG
Incaricato federale della protezione dei dati
DSB Die Schweizerischen Datenschutzbeauftragten
UST Ufficio federale di statistica
3 privati

3 **Analisi delle prese di posizione (secondo il catalogo delle domande, n. 1 – 31)**

3.1 **Basi e obiettivi della riforma delle ferrovie 2 (domande 1 – 4)**

Per quanto attiene all'**impostazione generale**, ossia la riforma tecnica degli strumenti finanziari relativi all'infrastruttura, il progetto sulla riforma delle ferrovie 2 raccoglie ampi consensi. I partiti di governo PS e UDC respingono il progetto nella sua globalità, mentre gli altri partiti reputano che i contenuti della riforma delle ferrovie siano giustificati e che si debba entrare in materia. Il Tribunale federale non si è espresso sul contenuto. I sindacati sostengono la riforma delle ferrovie 2, seppure con argomenti prevalentemente legati alla gestione del personale. Nelle sue considerazioni introduttive, il SEV raccomanda al Consiglio federale di statuire, in via generale, un contratto collettivo di lavoro (CCL) vincolante per i trasporti pubblici svizzeri.

Due dei più importanti partecipanti alla consultazione sostengono l'urgenza della riforma delle ferrovie: si tratta da un lato della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), quantunque deplori che diversi progetti di finanziamento dei trasporti pubblici vengano trattati in progetti separati. La CTP ritiene prioritario il nuovo ordinamento del finanziamento delle infrastrutture. L'Unione dei trasporti pubblici (UTP) considera la riforma delle ferrovie necessaria ed improrogabile e ritiene anch'essa che il nuovo ordinamento del finanziamento delle infrastrutture sia un punto centrale. Sia la CTP che l'UTP affrontano la tematica „futuro settore ferroviario“, definendola una priorità da risolvere, ma nel contempo si dichiarano d'accordo sull'esclusione di questo punto dal contenuto della riforma delle ferrovie 2.

L'UTP è dell'avviso che la riforma delle ferrovie 2 debba portare a compimento l'armonizzazione delle condizioni di finanziamento per le FFS e le imprese di trasporto concessionarie (ITC). Inoltre, ritiene che la riforma vada impostata in modo da garantire un sistema di trasporti pubblici attrattivo ed efficiente, in cui un incremento della concorrenza giochi a favore di una maggiore efficienza. È ritenuta altrettanto importante la parità di trattamento delle imprese di trasporto (IT) come pure l'adeguamento del diritto svizzero alla legislazione europea. L'opinione dell'UTP è condivisa dalle IT nonché dalle FFS (seppure con parziali riserve). Lo stesso principio vale, in linea di massima, per le risposte date dalle associazioni economiche, benché la loro organizzazione capofila, *economiesuisse*, reputi che questa riforma nell'insieme dovrebbe avere più ampio respiro. Si deplora, nella fattispecie, che la riforma delle ferrovie 2 non preveda una maggiore liberalizzazione, grazie a cui si accrescerebbe ulteriormente l'efficienza della ferrovia e quindi la sua competitività rispetto alla strada. Diverse altre organizzazioni non invitate non si sono espresse in merito alle domande introduttive, concentrandosi invece in gran parte sul tema delle nuove basi giuridiche per il servizio di sicurezza delle IT.

Sulla domanda se sia **opportuno escludere alcune tematiche**, le risposte dei partecipanti esprimono posizioni diverse: mentre, fra i partiti, il PLR chiede una revisione del progetto attuale in particolare alla luce della ristrutturazione della perequazione finanziaria, della tassa sugli oli minerali e della migliore trasparenza dei costi di altri grandi progetti ferroviari, il PS vorrebbe che s'integrasse il futuro settore ferroviario e l'UDC che si schizzasse una soluzione del problema delle casse pensioni. Questa richiesta dell'UDC è peraltro formulata a chiare lettere dalla maggioranza delle associazioni economiche, dai sindacati (SEV), dall'UTP e dalla CTP. I Cantoni vedono un ulteriore bisogno d'intervento sui temi della liberalizzazione e della privatizzazione come pure sulla separazione giuridica di infrastruttura e trasporti. Dal canto loro, le IT interpellate sono favorevoli alla rinuncia ad ulteriori misure di privatizzazione e di liberalizzazione. Definiscono invece prioritario il risanamento delle casse pensioni. Secondo la BLS, inoltre, la distribuzione deve essere riconosciuta in quanto prestazione che dà diritto a indennità, il trasporto ferroviario d'automobili deve essere esplicitamente menzionato

quale oggetto della concessione per il trasporto di viaggiatori, mentre la revisione della legge federale sui binari di raccordo ferroviario andrebbe integrata nella riforma delle ferrovie.

Riscontra un consenso generale la domanda relativa ad un **finanziamento mediante convenzioni sulle prestazioni di tutte le imprese ferroviarie che beneficiano di contributi della Confederazione a favore delle infrastrutture**. La convenzione sulle prestazioni è accolta con particolare favore dai Cantoni, in quanto strumento di „New Public Management“, per l’approccio tecnico-amministrativo – nel contempo si fa osservare il problema di una netta distinzione, dato che altri grandi progetti ferroviari sono finanziati separatamente e mediante altri meccanismi (in particolare FTP). Le ferrovie che fanno capo all’UTP approvano la nuova modalità di finanziamento, ma chiedono, a titolo di soluzione transitoria per il traffico degli agglomerati, un nono credito quadro della durata di 3 anni per un importo di 450 milioni di franchi. Le ferrovie ed i Cantoni sottolineano in particolare che le convenzioni sulle prestazioni non possono essere modificate unilateralmente (per ragioni di risparmio).

Fra i partiti, il PLR e il PS non danno una risposta a questa domanda (il PS vuole prima attendere che sia chiarito l’interrogativo fondamentale circa i rapporti di proprietà nella rete a scartamento normale), il PPD e l’UDC, come gli altri partiti minori, approvano la convenzione sulle prestazioni nella forma proposta. Le associazioni economiche e la grande maggioranza delle organizzazioni interrogate esprimono pure un parere favorevole. Emerge un certo scetticismo sul fronte sindacale: il SEV accetta a condizione che la sicurezza della pianificazione rimanga garantita e non sia minacciata dai tagli dei fondi.

I partiti non sono unanimi in merito alla domanda **se in futuro la Confederazione debba finanziare una parte degli investimenti incrementando la quota di capitale proprio**: il PS desidera dei chiarimenti su questa domanda, il PPD è favorevole e l’UDC è contraria, poiché mediante questa prassi sarebbe chiaro che le singole IT non sarebbero in grado di restituire i prestiti sulle infrastrutture. Gli altri partiti, buona parte delle associazioni economiche e le altre organizzazioni sono favorevoli, in parte ammonendo che la Confederazione deve guardarsi da un indebitamento smisurato. L’UTP dà la sua approvazione seppur esprimendo due condizioni: che l’impresa integrata non possa essere semplicemente eliminata e che la Confederazione non possa controllare in tal modo un numero importante d’imprese integrate.

3.2 Contenuti della riforma delle ferrovie 2

3.2.1 Nuovo ordinamento del finanziamento per le infrastrutture (domande 5 – 13)

Come illustrato nel progetto di consultazione, attualmente predomina la suddivisione in tre modalità di finanziamento (Confederazione / Confederazione e Cantoni / Cantoni) delle infrastrutture, dettata da ragioni storiche. **La riforma delle ferrovie 2 vuole introdurre un sistema di suddivisione con due modalità di finanziamento (Confederazione o Cantoni)** fondato su criteri puramente funzionali, secondo cui alla Confederazione spetterebbe la competenza per le tratte d’interesse nazionale, mentre i Cantoni finanzierebbero le linee con una funzione di collegamento prettamente regionale o locale.

Questa modifica delle modalità di finanziamento raccoglie ampi consensi: soprattutto l’UTP ed i Cantoni ritengono opportuna la suddivisione, necessaria a tale scopo, in una rete di base estesa e in una rete complementare ridotta, quantunque i Cantoni chiedano una riduzione dei punti di intersezione. I Cantoni si sono ampiamente espressi su questa domanda anche nelle loro prese di posizione inoltrate individualmente.

I commenti delle regioni fortemente toccate dall'eventualità di una rete complementare sono caratterizzati, per forza di cose, da scetticismo: il Cantone del Giura nutre dei dubbi sulla volontà della Confederazione e del Parlamento di continuare a contribuire anche in futuro al finanziamento dei tracciati della rete Chemins der fer du Jura e teme ulteriori tagli legati agli obiettivi di risparmio della Confederazione. Il Cantone di Friburgo rivolge un monito secondo cui anche i tracciati di minore importanza, che funzionano secondo il principio dell'accesso alla rete, in futuro devono poter beneficiare dei contributi della Confederazione. Pure direttamente interessato il Cantone di Vaud, che si esprime a sostegno del finanziamento comune di una futura rete complementare da parte di Confederazione e Cantoni; ciò soprattutto perché i Cantoni non avrebbero nessun influsso sulla manutenzione ed il rinnovo dei binari, tanto più che si tratta di costi fissi. Vanno nella stessa direzione le dichiarazioni di Neuchâtel, che si considera un Cantone periferico con una situazione finanziaria precaria. L'onere supplementare previsto per la manutenzione delle infrastrutture andrebbe, quindi, oltre le sue possibilità e porterebbe inevitabilmente ad una perdita di qualità del servizio pubblico nel traffico regionale.

Nella Svizzera tedesca i Cantoni toccati dalla variante della rete di base estesa – che per ora sembra affermarsi – sono otto. Si tratta in particolar modo di AG, AR e BL. Nella sua presa di posizione Argovia si concentra sulla Seetalbahn e chiede espressamente che questa tratta – con l'accordo del Lucerna – resti integrata nella rete di base, poiché servirebbe regioni densamente popolate, oltre a collegare l'agglomerato di Lucerna al nodo di Lenzburg. Si propugna peraltro la „Rete di base estesa plus“, secondo i criteri della CTP (*vedi sopra*). Il Cantone di BL, più fortemente toccato dalla soluzione prevista, non ha nulla da obiettare al nuovo ordinamento, pur facendo rilevare che i modelli di cofinanziamento della Confederazione devono rimanere possibili anche in futuro per le linee della rete complementare (traffico locale, in particolare le agglomerazioni). Infine, Appenzello Esterno mette in guardia circa l'ottica della Confederazione, basata sul passato, e si oppone al fatto che la Confederazione possa sgravare a medio o lungo termine le proprie finanze a scapito dei Cantoni, il che porterebbe ineluttabilmente ad una diminuzione dell'offerta di trasporti pubblici. Il Cantone OW esige che la ferrovia LSE venga integrata completamente nella rete di base. BS si aspetta che la Confederazione non si limiti a studiare nuove soluzioni per il finanziamento delle infrastrutture, bensì si occupi anche di problemi del traffico più urgenti quali il decongestionamento degli agglomerati urbani e delle relative aree d'influenza.

Le associazioni economiche condividono in genere la posizione della capofila *economiesuisse* ed approvano il passaggio ad una suddivisione in due modalità di finanziamento delle infrastrutture come pure la creazione di una rete di base e di una rete complementare. Soluzione che sarebbe in sintonia anche con la nuova perequazione finanziaria.

Le organizzazioni settoriali quali la VAP (l'associazione dei proprietari di raccordi e di vagoni privati) esprimono punti di vista diversi riguardo ai criteri di suddivisione in due reti: il VAP vorrebbe che il volume effettivo del traffico merci fosse analizzato in base alla destinazione e che detto volume venisse ponderato. Ne risulta che le tratte con più clienti e i flussi di traffico nazionali ed internazionali farebbero parte della rete di base. Le organizzazioni attive nella promozione dei trasporti pubblici come l'ATA e la LITRA propugnano la suddivisione in due reti. Lo stesso vale per molte altre associazioni analoghe, soprattutto al fine di una riduzione dei punti di intersezione.

I partiti sono divisi: mentre il PLR e il PPD sono favorevoli al sistema attuale e considerano che la possibilità di una nuova distribuzione delle competenze fra Confederazione e Cantoni s'inquadri piuttosto nei dibattiti sulla nuova perequazione finanziaria, il PS desidera anzitutto che si chiariscano interrogativi fondamentali riguardo al futuro settore ferroviario. L'UDC è il solo partito di governo che approva la soluzione proposta.

Nell'ottica delle varie IT si ha pure un quadro differenziato: le FFS considerano questo passaggio sfavorevole e si aspettano un aumento dei punti di intersezione. Questo parere non è condiviso dalla BLS, decisamente propensa alla soluzione proposta. La SOB subordina il suo accordo al rispetto di una rigorosa neutralità dei costi. Le IT di minori dimensioni (RhB e MGB) chiedono che tutta la rete ferroviaria (ad eccezione delle infrastrutture tranviarie) venga integrata nella responsabilità finanziaria della Confederazione.

Rete di base estesa o ridotta? Su questo punto si delinea fra i partecipanti una chiara tendenza a favore di una rete estesa. Nella loro risposta comune (CTP) i Cantoni vanno oltre, propugnando una „rete di base estesa plus“ e definendo al contempo un elenco ad hoc dei criteri per l'attribuzione delle tratte, più completo di quello formulato nel progetto posto in consultazione. I partiti politici non sono unanimi neppure su questo interrogativo. Il PLR è favorevole al mantenimento del sistema attuale, fino a quando non vi sarà più trasparenza sulle ripercussioni finanziarie di altri grandi progetti ferroviari, mentre il PPD, l'UDC e il PS danno la preferenza al modello della rete di base estesa. Opinione, questa, condivisa anche dai partiti minori PCS, PPE e UDF.

Alla **domanda** che chiede **se i criteri per l'attribuzione delle tratte devono essere definiti nella legge o se occorre definire direttamente la rete di base**, i partecipanti hanno dato risposte discordanti: le IT sono dell'avviso che l'estensione della rete di base debba essere stabilita direttamente dalla legge. Nella loro risposta comune, i Cantoni chiedono anch'essi una definizione ancorata nella legge (completata da una carta) nonché la presentazione di una procedura che consenta modifiche ed adeguamenti a posteriori della rete di base. Quanto alle associazioni economiche e alle organizzazioni che si occupano di politica dei trasporti, l'opinione dominante è che la legge deve limitarsi a definire i criteri per l'attribuzione delle tratte. Lo stesso dicasi per i partiti, fatta eccezione per il PLR e il PS, che non si esprimono su questa domanda.

Vige consenso sulla **domanda** che chiede **se le infrastrutture aperte al pubblico, al di fuori delle stazioni nodali, siano da attribuire alla responsabilità finanziaria dei Cantoni**. La risposta è negativa: nell'ottica dei Cantoni (CTP) si ritiene che tali infrastrutture siano fondamentalmente una questione che riguarda il proprietario della rete di base, ovvero la Confederazione. I Cantoni condividono questo punto di vista, senza eccezioni, anche nelle singole prese di posizione. Le associazioni economiche e le organizzazioni che si occupano di politica dei trasporti respingono anch'esse un'attribuzione della responsabilità ai Cantoni, poiché in tal modo sorgerebbero nuovi punti di intersezione. Con la sola eccezione del PCS (propenso a mantenere una certa corresponsabilità dei Cantoni), tutti i partiti esprimono lo stesso parere. Per l'UTP, una partecipazione dei Cantoni deve rimanere possibile in „casi speciali“. Le IT interrogate respingono all'unanimità una tale partecipazione dei Cantoni.

Secondo il giudizio dei partecipanti, **le convenzioni sulle prestazioni affiancate da un credito d'impegno (o due)**, rappresentano una soluzione moderna conforme alle regole di mercato (nel caso di due crediti d'impegno, una parte dei mezzi impiegati sarebbe destinata alle infrastrutture delle FFS, l'altra parte alle altre imprese). La CTP, constatando quanto sopra esposto, si esprime nel contempo – come i Cantoni nelle risposte inoltrate separatamente – a favore di un solo credito d'impegno per l'intera rete ferroviaria, senza trattamento particolare per le FFS. Una convenzione sulle prestazioni, accompagnata da un credito d'impegno, è considerata all'unanimità lo strumento adeguato per raggiungere gli obiettivi in materia di politica dei trasporti. Gli altri partecipanti non sono del tutto unanimi sul numero dei crediti d'impegno da prevedere (1 o 2). L'UTP ritiene che dovrebbero essere stanziati due crediti d'impegno, poiché le dimensioni delle FFS giustificano un influsso da parte del Parlamento. Le FFS sostengono questa variante, come pure la BLS e le altre IT che hanno

inoltrato una risposta individuale (SOB, RhB e MGB). A giustificazione della scelta a favore di due crediti, si adduce il rischio di una lotta per la ripartizione dei fondi tra le FFS e le ferrovie private. Le associazioni economiche, d'altra parte, si esprimono a favore di un solo credito, adducendo a motivazione la parità di trattamento delle IT. I gruppi d'interesse dei trasporti pubblici come l'ATA e la LITRA sostengono la variante dei due crediti, posizione cui si allineano, senza commenti, anche il fronte sindacale (SEV) e il PS. I partiti borghesi si dicono favorevoli ad un unico credito d'impegno.

Optando per la **variante della rete di base estesa, occorre lasciar decidere ai Cantoni le modalità di finanziamento delle infrastrutture di loro competenza**. Questa è perlomeno l'opinione espressa unanimemente dai Cantoni, dai partiti borghesi e dalle associazioni economiche che intendono lasciare ai Cantoni ampie competenze. Le opinioni delle associazioni che si occupano di trasporti pubblici discordano: Pro Bahn Schweiz e la LITRA sostengono la soluzione cantonale, mentre l'ATA e la IgöV Schweiz sono favorevoli alla soluzione unitaria poiché ritengono che il finanziamento dell'intera rete ferroviaria sia di competenza della Confederazione. Questa tesi è sostenuta dal PS e dai sindacati (USS e SEV). A livello di IT, l'UTP insiste affinché la Confederazione sia responsabile del finanziamento della rete ferroviaria, allineandosi all'opinione delle FFS; queste ultime precisano inoltre che la rete di base estesa proposta può essere realizzata senza l'istituzione di consorzi cantonali. Risposta divergente per BLS e SOB: fanno osservare che i Cantoni conoscono meglio le condizioni locali e che eventuali pagamenti della Confederazione a titolo di compensazione non devono confluire nella cassa generale dello Stato.

Le opinioni divergono quando si tratta dell'**evoluzione indicata del prezzo dei tracciati e dei privilegi da concedere al traffico merci mediante un basso prezzo dei tracciati**. I Cantoni (CTP) considerano "inopportuno" qualsiasi tipo di finanziamento indiretto tramite i prezzi dei tracciati. Anziché privilegiare il traffico merci mediante tracciati a basso prezzo, i Cantoni esigono che siano messi in atto meccanismi specifici, fondati su una legge, per obiettivi altrettanto specifici (politica di trasferimento del traffico). Due Cantoni esprimono un'opinione diversa nelle risposte individuali, dichiarando di accettare senza problemi il fatto che la riduzione dei prezzi dei tracciati per il traffico merci sia utilizzata come strumento per raggiungere obiettivi di ordine superiore (BS e GE). Dal punto di vista delle IT interessate, l'UTP, benché concordi sull'evoluzione del prezzo dei tracciati, reputa che l'espressione „privilegiare il traffico merci" sia inadatta, pur accettando fundamentalmente l'idea di una riduzione di detti prezzi (alternativa: maggiori indennità per il traffico merci, in linea con la politica di trasferimento del traffico). Al contrario, le FFS ritengono sbagliato utilizzare il prezzo dei tracciati come strumento politico-finanziario di gestione. Sarebbe più opportuno che la commissione d'arbitrato stabilisse questi prezzi su domanda del gestore dell'infrastruttura. Le FFS e la BLS, come pure per le altre IT che hanno dato risposte individuali, sono d'accordo su un contenimento dei prezzi dei tracciati, conformemente alla politica di trasferimento del traffico.

Contrariamente a questa posizione, economiesuisse, l'USAM, il Centre patronal, VAP e VSIG chiedono che si creino nuovi incentivi nel sistema dei prezzi dei tracciati affinché siano utilizzate le infrastrutture poco frequentate in senso spaziale e temporale. D'altronde, secondo il parere delle associazioni economiche, il traffico merci non è privilegiato, bensì discriminato; ragion per cui deve beneficiare di una chiara priorità e di una riduzione generalizzata del prezzo dei tracciati. Una rivendicazione condivisa anche da Cargo Forum Schweiz. Il Centre patronal e l'USAM ritengono invece che privilegiare questo traffico sia un errore economico: l'importante è una concorrenza leale tra i diversi vettori. L'StV (Union des villes suisses) è pure favorevole ai bassi prezzi dei tracciati a beneficio del traffico merci, facendo notare che questo permetterebbe di evitare i passaggi in zone densamente popolate, contribuendo ad aumentare la qualità della vita.

L'ATA chiede che il sistema dei prezzi dei tracciati tenga conto anche di altri parametri come la velocità e la puntualità, come pure delle emissioni foniche. L'ATA ritiene giustificato privilegiare il traffico merci applicando prezzi bassi sui tracciati. Si allineano a questo parere anche la LITRA, l'IgöV e Pro Bahn Schweiz sebbene, analogamente ad economie svizzese, preferiscano parlare non di privilegio, ma di discriminazione del traffico merci. Nella misura in cui i partiti politici e i sindacati entrano in materia su questa domanda, non hanno nulla da obiettare sull'evoluzione dei prezzi dei tracciati ed accolgono favorevolmente una riduzione specifica della tariffa per il traffico merci (PPD e UDC, SEV).

3.2.2. Servizio di sicurezza (polizia dei trasporti, domande 14 – 15)

La consultazione ha riservato ampio spazio alla tematica del **servizio di sicurezza e della sua nuova base giuridica (LFSI), alla sua estensione a tutti i mezzi di trasporto e al tipo di armi dei suoi agenti**. La grande maggioranza delle risposte pervenute sono favorevoli alla soluzione proposta nel progetto; numerosi partecipanti si esprimono esclusivamente su questo interrogativo.

Secondo alcuni, la riduzione del personale delle aziende di trasporto comporterebbe una minore sicurezza degli impianti ferroviari accessibili al pubblico. La necessità di un servizio di sicurezza non è peraltro contestata. Così, la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) e la Conferenza dei capi dei dipartimenti di giustizia e polizia (CCDGP) giungono alla conclusione che è necessario un servizio di sicurezza qualificato per tutti i mezzi di trasporto e che la Confederazione e i Cantoni devono stabilirne, di comune accordo, le condizioni-quadro; questo vale anche per la responsabilità a livello di costi. Anche l'estensione del campo d'applicazione della legge a tutti i mezzi di trasporto non è contestata.

Per contro, l'assegnazione dei compiti della polizia dei trasporti ad organizzazioni private è approvata solo a condizione che sussistano condizioni legali ben precise (CTP, UTP, BE, BS, LU, SO) o è respinta (AG, BE, SEV, Friedensrat, Big Brother Awards).

Quanto alla dotazione del servizio di sicurezza con armi da fuoco, sono fondamentalmente contrari la CTP, i Cantoni FR, GE, LU, SG, TI e ZH nonché i partiti e le associazioni PPD, PS, PCS, PPE, UTP, Transfair, USS, Big Brother Awards e Friedensrat. Il Cantone AG, l'Union des villes suisses, i partiti e le associazioni PPE, UDC, SEV, KMU, VAO, Federazione Svizzera dei Funzionari di Polizia, USAM, Centre patronal, RhB, SOB e LITRA vorrebbero legalizzare il porto d'armi da fuoco e affidarne la disciplina al Consiglio federale o all'autorità federale competente. Occorrerebbe peraltro distinguere fra il personale appositamente formato e la polizia dei trasporti. Il SEV fa notare che già attualmente gli agenti della polizia militare e delle dogane, dotati di armi da fuoco, effettuano controlli sui treni. La Federazione Svizzera dei Funzionari di Polizia e la Securitrans considerano la polizia dei trasporti come un corpo di polizia a pieno titolo o come una polizia cantonale.

I Cantoni FR, LU e SO contestano l'impiego del termine „polizia“ e raccomandano l'uso del termine „servizio di sicurezza“. I Cantoni SG, GR e la SOB vedrebbero come autorità di vigilanza il DFGP o i Cantoni. A seconda dei compiti concreti svolti dal servizio di sicurezza, diverse cerchie esigono una regolamentazione legale più estesa in materia di protezione dei dati. Per la fondazione Archiv Schnüffelstaat Schweiz (affare delle schedature) il progetto di legge presentato è assolutamente insufficiente e gli autori non vedono perché i servizi di sicurezza dovrebbero disporre „in generale di un diritto illimitato al controllo dei documenti d'identità“.

Sia la CTP che i Cantoni BE, BL, BS, GL, NE, SO, SZ, TI, UR e VD vorrebbero che, nell'ambito della riforma delle ferrovie 2, la Confederazione elaborasse una base legale con-

cernente le indennità alle ferrovie per le spese cantonali destinate ai punti d'intervento contro l'inquinamento chimico. I Cantoni, dal canto loro, non sarebbero indennizzati.

3.2.3. Garanzia di un accesso alla rete senza discriminazioni (domanda 16)

Per **garantire un accesso alla rete senza discriminazioni, soprattutto nell'attribuzione dei tracciati, occorre potenziare le competenze della commissione d'arbitrato. Questa deve, in particolare, poter agire di propria iniziativa quando sospetta che un'impresa ferroviaria agisca in maniera discriminante.** Nella loro risposta comune, i Cantoni (CTP) non vedono attualmente alcun effetto positivo nell'attività autonoma della commissione – essa dovrebbe agire principalmente in qualità di arbitro, su domanda specifica. I Cantoni propugnano in ogni caso un'estensione contenuta delle competenze della commissione e nelle risposte individuali si allineano al parere della CPT. Fanno eccezione AG, AR, GE che sostengono l'estensione delle competenze della commissione d'arbitrato.

Le IT direttamente toccate danno risposte diverse a questa domanda: le FFS sostengono l'estensione delle competenze della commissione d'arbitrato, ma si aspettano che, nel contempo, assuma determinate „funzioni di regolazione“ dell'UFT; il suo compito dovrebbe consistere nel fissare i prezzi dei tracciati su domanda dei gestori dell'infrastruttura. Anche la BLS accoglie favorevolmente un consolidamento del ruolo della commissione d'arbitrato su base legale, ma tiene a rilevare che già attualmente l'assegnazione dei tracciati è effettuata senza discriminazioni. La SOB si dichiara pure favorevole al consolidamento del ruolo della commissione d'arbitrato, ma piuttosto per il fatto che „le FFS detengono una quota di mercato troppo alta nel traffico a scartamento normale, incompatibile con una politica di libera concorrenza“. La RhB e la MGB approvano senza ulteriori commenti la soluzione proposta. L'UTP acconsente al rafforzamento del ruolo della commissione d'arbitrato, ma desidera che questo rafforzamento sia così concluso. Dei partiti politici che hanno chiesto la parola, solo l'UDC non accetta un ampliamento di competenze della commissione. Da parte sindacale (USS e SEV) la soluzione proposta è approvata.

Economiesuisse non desidera che la commissione d'arbitrato possa intervenire di sua iniziativa e ritiene che una simile estensione delle competenze sia in opposizione al sistema. La VSIG condivide questa idea, mentre l'USAM e il Centre patronal, che ritengono giusto che la commissione possa agire di propria iniziativa. Le associazioni che si occupano di trasporti pubblici approvano all'unanimità la soluzione proposta (ATA, Pro Bahn Schweiz, Litra e I-göV). Ad eccezione del TCS, le associazioni del settore automobilistico (ASTAG, UPSA e FRS) respingono il ruolo rafforzato della commissione d'arbitrato. La commissione stessa è favorevole al progetto.

3.2.4. Parità legislativa delle imprese di trasporto (domande 17 – 22)

In merito all'acquisizione del materiale rotabile si pone la **domanda sull'opportunità di mantenere il sistema attuale della garanzia di Stato, di cui le FFS beneficiano presso Eurofima, mentre le altre acquisizioni verrebbero fatte senza garanzia o partecipazione statale.** L'UTP, l'organizzazione capofila delle IT, reputa che la soluzione delle FFS resti ragionevole, ma chiede, per motivi di concorrenza, che si sviluppino regolamentazioni analoghe per le altre IT e che si riveda la situazione attuale, caratterizzata da condizioni non eque per l'acquisto di materiale rotabile. Un punto di vista sostenuto anche da RM. Tutte le IT direttamente toccate non contestano, è vero, la soluzione in vigore per le FFS, ma rivendicano soluzioni analoghe alla garanzia statale di cui beneficiano le FFS presso Eurofima (BLS, SOB e MGB), constatando una distorsione della concorrenza a loro detrimento. La BLS fa pure osservare che la posizione di vantaggio delle FFS non deriva tanto dalla possibilità di

ottenere prestiti da Eurofima, bensì dalle garanzie concesse dalla Confederazione ad Eurofima in base ad un trattato. La SOB ritiene che, se la soluzione della riforma delle ferrovie non venisse realizzata, le banche più tardi potrebbero chiedere che il finanziamento venga garantito in parte con fondi propri, cosa che la maggior parte delle ferrovie non sarebbero in grado di fare, data la struttura dei loro capitali.

Affinché il gioco della concorrenza non sia falsato, i Cantoni (CTP) sottolineano espressamente la loro domanda di concedere alle ferrovie private le stesse condizioni delle FFS per l'acquisto di materiale rotabile. Nelle risposte individuali, tutti i Cantoni si allineano a questa richiesta.

Anche i partiti politici sostengono la necessità di assicurare una parità di trattamento delle FFS e delle altre IT. Solo il PLR non si esprime su questa domanda, come pure i sindacati (SEV).

Nella misura in cui si esprimono su questa tematica, le associazioni economiche e le organizzazioni dei trasporti pubblici ritengono assolutamente necessario applicare le condizioni delle FFS o soluzioni equivalenti, in sintonia con il principio della parità di trattamento delle IT. Le associazioni del settore automobilistico (ASTAG, UPSA e FRS) sono pure favorevoli alla parità di trattamento in questo settore; chiedono inoltre che la garanzia di Stato di cui beneficiano le FFS presso Eurofima venga sospesa. Il TCS va oltre, chiedendo che per il momento si mantenga il sistema attuale, ma che l'obiettivo a medio termine deve essere l'autofinanziamento del settore dei trasporti.

Nello stesso contesto si pone l'interrogativo **se le FFS e le ferrovie private possano beneficiare o meno di una garanzia di Stato per l'acquisto di materiale rotabile e se vi siano altre soluzioni possibili**. Per questa domanda, i Cantoni si rifanno in parte alla risposta comune della CTP (cfr. risposta precedente). Sono di parere diverso il Cantone SG (dopo aver soppresso i prestiti rimborsabili e senza interessi per l'acquisto di materiale rotabile, la Confederazione deve impiegare la parte „risparmiata“ di spese finanziarie per il traffico regionale oggetto di indennità e per aumentare adeguatamente le quote Cantionali) e il Cantone NW che si dichiara disposto, nel quadro di una soluzione alternativa, ad ottenere dei crediti a suo nome per le FFS e per le ferrovie private e a metterli a disposizione, senza supplemento di prezzo, alle IT per l'acquisto di materiale rotabile. Il Cantone GE propone, come soluzione di ripiego, dei bandi pubblici comuni di servizi di trasporto da parte di più IT. Il Cantone BL vede una possibilità sussidiaria che consiste nell'offrire, oltre alla garanzia statale, una fideiussione analoga a quella impiegata nei trasporti marittimi.

L'UTP non vorrebbe abbandonare il modello della garanzia di Stato, anche se riesce ad immaginare che il modello della fideiussione rappresenti una possibilità per ottenere crediti a prezzi vantaggiosi. A titolo di soluzione alternativa, la BLS esaminerebbe la possibilità che la Confederazione promuova dei pool di finanziamento tramite istituzioni vicine alla Confederazione, quali la cassa di compensazione AVS e la SUVA, oppure tramite una centrale di emissione. Per le FFS una rinuncia alla garanzia di Stato non entra in linea di conto, poiché in tal caso i costi di finanziamento del materiale rotabile aumenterebbero. Approvano tuttavia l'estensione della soluzione Eurofima alle ferrovie private. Anche la SOB non vede una soluzione alternativa alla garanzia di Stato, ma chiede anche un incremento dei fondi federali per il traffico regionale destinato a coprire i costi del capitale per i veicoli nonché una garanzia federale per tutti i finanziamenti di veicoli al fine di ridurre il più possibile tali costi. Ciononostante, anche la SOB riprende l'idea di un pool di finanziamento per il materiale rotabile. A suo parere, la soluzione più semplice e meno costosa sarebbe comunque quella di concedere crediti federali alle imprese concessionarie. Nelle risposte individuali, le altre IT non propongono alternative.

Per le associazioni economiche, *economiesuisse* cita come alternativa – pur riconoscendo la garanzia di Stato come strumento appropriato – i diritti di garanzia e la registrazione in base a *Unidroit*. Sarebbe pensabile anche un versamento anticipato tramite diritto di pegno per il materiale rotabile ed un registro ad hoc dei veicoli. L'USAM e il Centre patronal respingono la garanzia di Stato che, in quanto strumento di incentivazione, comprometterebbe il buon funzionamento delle leggi di mercato.

In materia di finanziamento del materiale rotabile, le associazioni che si occupano di trasporti pubblici difendono l'idea della garanzia di Stato accessibile a tutte le IT. Non propongono alcuna soluzione alternativa.

È giusto che, per quanto riguarda l'imposta sugli utili, si distingua fra imprese che distribuiscono gli utili e imprese che li trattengono interamente nell'impresa? È opportuna un'ampia esenzione fiscale dell'intero settore delle infrastrutture? I partiti politici si esprimono solo in parte su questa problematica. Nelle sue esposizioni, il PLR non tocca questo punto. Secondo il PPD, non si dovrebbero fare distinzioni. L'UDC è dello stesso parere, aggiungendo tuttavia che l'utilizzo di eventuali utili deve assolutamente essere preso in considerazione nel calcolo dell'indennità. Il PS trova che una distinzione sia opportuna, ma si dovrebbe garantire che gli utili trattenuti siano assoggettati ad imposta nel caso di vendita dell'impresa. Più differenziato il parere dei partiti minori: le imprese che operano nei trasporti pubblici devono essere esonerate dall'imposta sulle prestazioni ordinate dalla Confederazione e dai Cantoni, mentre tutte le altre prestazioni di trasporto non ritenute un servizio pubblico vanno tassate senza distinzioni (UDF). Il PCS e il PPE condividono il punto di vista del PS. Nell'ottica dei sindacati (SEV) una distinzione è comunque opportuna.

Nella loro presa di posizione comune, i Cantoni sottolineano che solo gli utili distribuiti (per il settore non oggetto di indennità) devono essere soggetti a imposta, poiché è problematica una distribuzione degli utili nel traffico oggetto di indennità. Tuttavia, per la CTP rimangono in sospenso alcuni interrogativi, quali la portata dell'esenzione dalle imposte per i servizi di trasporto ordinati / non ordinati, il trattamento dei singoli settori e l'esenzione fiscale delle FFS. Considerati i modelli attuali di finanziamento delle infrastrutture, sarebbe opportuno che tutto il settore fosse esonerato dalle imposte.

Alcuni Cantoni vedono le cose in modo diverso. Il Cantone SG ritiene che una distinzione a livello di imposta sugli utili sia problematica, poiché una semplice imposizione degli utili distribuiti costituirebbe una deroga alla regolamentazione sull'esenzione di altre persone giuridiche che perseguono obiettivi particolari. È soprattutto per ragioni di violazione della neutralità concorrenziale nei servizi accessori che si respinge un'ampia esenzione fiscale del settore delle infrastrutture. Il Cantone JU è contrario alla distinzione nella misura in cui i criteri della non-distribuzione degli utili e la presenza di una concessione federale devono essere determinanti. L'opposizione ad un'ampia esenzione fiscale del settore delle infrastrutture è inoltre dettata dal timore di eventuali disparità di trattamento tra imprese di trasporto e imprese private. Per il Cantone ZH il criterio della distribuzione degli utili va respinto, perché non è significativo della capacità e dell'importanza di un'impresa sul piano della politica dei trasporti. È più importante risolvere i problemi relativi agli oneri IVA troppo elevati a livello d'esercizio e agli investimenti a fondo perso nei trasporti pubblici. Viene accettata l'esenzione fiscale delle attività „fondamentali“ di un'impresa di trasporti concessionaria (compresa l'infrastruttura). Il Cantone AG suggerisce di creare un'imposta sugli utili distribuiti che, in caso di superamento durevole del limite di distribuzione, preveda la soppressione dell'esenzione fiscale. Un'esenzione fiscale del settore delle infrastrutture potrebbe essere opportuna, poiché si creerebbe un legame per attività di interesse pubblico. Per il Cantone GR la distinzione a livello di imposta sugli utili non è praticabile, perché un'esenzione sarebbe giustificata solo se (e nella misura in cui) un'impresa abbia una funzione di pubblico interesse. L'esenzione fiscale delle infrastrutture viene respinta per ragioni generali di ordine economico-costituzionale, sia per garantire la neutralità concorrenziale sia perché non si

ritengono appropriate soluzioni particolari per le FFS e per altre imprese di trasporto concessionarie.

Parlando a nome della maggioranza delle IT, l'UTP tiene anzitutto a precisare che *prima* della distribuzione degli utili occorre costituire degli accantonamenti. Inoltre, gli utili realizzati che vengono reinvestiti anziché distribuiti non dovrebbero essere assoggettati ad imposta poiché ciò avviene nell'interesse dei poteri pubblici. Detto questo, solo gli utili distribuiti sotto forma di dividendi dovrebbero soggetti ad imposta. Un'ampia esenzione fiscale delle infrastrutture appare sensata. Per le FFS, solo la parte degli utili distribuita dovrebbe essere tassata e l'esenzione di diversi settori dell'azienda (p.es. l'infrastruttura) sarebbe in contraddizione con il principio della ferrovia integrata. Diversa l'opinione della BLS, che vorrebbe esonerare le infrastrutture non solo da ogni tipo d'imposta cantonale, bensì anche dalle imposizioni disciplinate dal diritto pubblico cantonale e comunale (promozione del turismo, ecc.). La SOB è favorevole ad una tassazione, limitata all'importo dei dividendi distribuiti, ma vorrebbe esonerare tutti i beni immobili compresi nell'infrastruttura. Mentre la RhB sostiene la distinzione a livello di imposta sugli utili, la MGB vi si oppone per ragioni di neutralità concorrenziale.

Sul versante dell'economia (economiesuisse) si contesta la distinzione a livello di imposta degli utili per motivi di praticabilità, soprattutto perché così vi sarebbero più possibilità di eludere l'imposta. L'ampia esenzione fiscale dell'infrastruttura è accettata, se esiste una società propria. Tuttavia, quando parti dell'infrastruttura sono in competizione con imprese private, l'esenzione fiscale non dovrebbe aver luogo per ragioni di politica concorrenziale. Anche l'USAM e il Centre patronal adottano una posizione meno rigida su questa domanda e concedono, in forma generale, determinati sgravi fiscali ai trasporti pubblici. L'Associazione svizzera degli ingegneri del traffico (SVI) considera giusta la distinzione, poiché le liquidità supplementari risultanti dagli utili tesaurizzati permetterebbero di finanziare con mezzi propri gli investimenti necessari. Per la Società Svizzera degli Albergatori, l'approvazione delle esenzioni fiscali è subordinata alla parità di trattamento tra i diversi partner.

Le organizzazioni che si occupano di politica dei trasporti, come l'ATA, sono favorevoli sia alla distinzione sia all'esenzione fiscale per le infrastrutture, poiché a lungo termine la Confederazione diventerà comunque la proprietaria principale o assoluta di gran parte delle infrastrutture ferroviarie. Condividono questa opinione LITRA, UTP, ZH, IgöV SCHWEIZ e Pro Bahn Schweiz. Il settore delle automobili e dei trasportatori (ASTAG, UPSA) e la FRS non vedono la ragione di una distinzione a livello di imposta sugli utili, ma si pronunciano a favore dell'esenzione fiscale delle infrastrutture.

3.3 Complementi alle riforme precedenti (domande 23 – 29)

In relazione ai complementi a precedenti riforme, si pone la **domanda circa l'opportunità di abbinare particolari diritti a determinati obblighi a favore del servizio pubblico**. Considerati i quattro obblighi fondamentali a cui sono tenute le imprese concessionarie (esercizio, trasporto, orario e tariffe), i Cantoni (CTP) sostengono il rapporto tra diritti particolari ed obblighi a favore del servizio pubblico. Dalle prese di posizione individuali dei Cantoni emerge fondamentalmente la stessa idea, in parte completata da osservazioni e suggerimenti: VD e VS si aspettano che il diritto all'esercizio della concessione venga legato all'obbligo di effettuare le prestazioni previste dalla concessione. I Cantoni GE e SZ vorrebbero una definizione degli standard minimi in uso nel settore.

Tra i partiti politici, il PPD interpreta la domanda sull'abbinamento di particolari diritti ed obblighi nel senso del diritto all'aiuto da parte dello Stato per imprese che contribuiscono a far funzionare i servizi pubblici. Pertanto lo Stato è tenuto a fare in modo che i servizi offerti sia-

no efficaci. Mentre il PLR non si esprime in modo esplicito sul tema, l'UDC approva il legame in discussione, ma ammonisce che in nessun caso si devono esigere indennità sempre più elevate in base a detti obblighi. Per il PS la domanda mira piuttosto alla protezione dei lavoratori, poiché chiede gli stessi diritti per le FFS e le ferrovie private, nel senso che occorre stabilire anche per queste ultime l'obbligo di stipulare un CCL con il loro personale. Il SEV e la sua capofila, l'USS, approvano il legame indicato senza commenti. Oltre a ciò il sindacato transfair chiede al Consiglio federale di fissare delle norme minime in materia di qualità, sicurezza e statuto del personale.

L'UTP, l'associazione capofila delle IT, approva anzitutto le misure descritte nel progetto di consultazione che rendono possibile il trasporto diretto o il suo ampliamento. Ritiene che la definizione di un „livello minimo di qualità“ dei trasporti pubblici ne faccia parte. Le FFS accettano senza commenti, mentre la BLS esige che questi principi siano ancorati sistematicamente nella legge, dato che gli standard e la qualità minimi rappresentano i parametri per la parità di trattamento a livello giuridico delle IT. La SOB, la RhB, la RBS e la MGB approvano senza formulare ulteriori argomenti. La Posta chiede che gli obblighi supplementari imposti a favore del servizio pubblico vengano indennizzati.

Economiesuisse è del parere che gli standard di qualità debbano essere selezionati in modo da non ostacolare la competitività delle imprese – esigenze minime anziché soluzioni di lusso. Le altre associazioni economiche capofila non si pronunciano su questa domanda. Per il SAB si tratta di una domanda retorica (il legame è considerato ovvio). L'Union des villes suisses coglie l'occasione per integrare nella sua risposta degli argomenti soprattutto attinenti all'ecologia. Gli esponenti del settore delle automobili e dei trasportatori (ASTAG, UPSA), come pure la FRS, danno una risposta di identico tenore a quella di economiesuisse.

Le associazioni che mirano a promuovere i trasporti pubblici approvano senza commenti il legame in questione (ATA) o avanzano rivendicazioni supplementari. Pro Bahn Schweiz, ad esempio, chiede che in futuro gli orari continuino ad essere pubblicati sia in forma elettronica sia stampati su supporto cartaceo. Da parte sua, la IgöV sostiene tutte le misure volte a promuovere il buon funzionamento della continuità della catena dei trasporti.

Un'altra domanda intende chiarire **se il coordinamento attuale in ambito tariffario è sufficiente e se gli interessi dei viaggiatori, dei committenti e delle imprese di trasporto pubblico (anche del traffico locale e del traffico turistico) sono sufficientemente tutelati**. Su questo punto, la CTP chiede che i Cantoni e i loro interessi siano maggiormente rappresentati in seno alle commissioni che fissano le tariffe. Nelle risposte individuali, i Cantoni condividono sostanzialmente questo punto di vista, ma la maggior parte di essi chiede principalmente una migliore ripartizione delle entrate derivanti dalla vendita degli abbonamenti a metà prezzo e ciò mediante una nuova istanza in cui i Cantoni devono essere rappresentati (FR, JU, VD e VS). I Cantoni SZ e ZH ritengono che l'UFT deve continuare a coordinare le questioni tariffarie con la collaborazione dei Cantoni. Per il Cantone GR la competenza in materia di tariffe spetta alle imprese.

Fra i partiti politici, solo il PCS e il PS danno una risposta esaustiva: il PCS chiede un migliore coordinamento fra le IT. Il PS è dell'avviso che il coordinamento può essere migliorato nell'interesse della trasparenza e del comfort per gli utenti. La risposta del SEV è affermativa.

L'ATA vorrebbe veder realizzati due obiettivi: l'adesione alla tariffa per l'abbonamento a metà prezzo deve diventare obbligatoria per tutte le IT che garantiscono il collegamento con altre imprese (eccezione: esercizi stagionali). Inoltre, è assolutamente necessario, nell'ottica degli utenti, elaborare un sistema tariffario e d'informazione unitario per tutta la Svizzera. Nella sua presa di posizione, l'Union des villes suisses desidera promuovere la creazione di ulteriori consorzi tariffari regionali. La Fondazione per la protezione dei consumatori sottolinea

che alle singole imprese, nel puro interesse degli utenti, deve essere concessa una certa libertà di scelta, nonostante il coordinamento fra le imprese stesse.

È necessario un divieto legale della rappresentanza nella stessa persona di committenti e di organi dei fornitori? È giusto esigere che i fornitori di prestazioni di trasporto pubblico siano giuridicamente autonomi dai committenti? La CPT respinge delle prescrizioni in questo ambito; è del parere che entrambe le domande interessino in primo luogo la tematica „futuro settore ferroviario“. Le prese di posizione individuali dei Cantoni precisano, in alcuni casi, questa tesi: per il Cantone BS non è imperativo collegare l'esigenza dell'autonomia giuridica al diritto all'indennità, dato che la questione dell'indipendenza assume rilievo solo nel caso di un eventuale bando di concorso. Per il Cantone JU l'autonomia giuridica è legittima per il traffico regionale, ma non per il traffico urbano. In relazione alla questione della rappresentanza nella stessa persona, il Cantone VS si aspetta che, in seno agli organi delle IT, siano rappresentati gli interessi della Confederazione e dei Cantoni. Secondo GE, occorre impedire che il diritto federale prescriva l'organizzazione delle IT del Cantone a livello di personale. Neppure il Cantone GR vede la necessità di una regolamentazione, pur riconoscendo alla Confederazione la facoltà di applicare un simile divieto ai suoi rappresentanti in seno al Consiglio d'amministrazione di una IT cantonale o regionale. Il Cantone SO sostiene il divieto alla rappresentanza nella stessa persona di committenti e di organi dei fornitori, ma si aspetta che tale divieto a svolgere attività nel Consiglio di amministrazione sia limitato al personale che si occupa della procedura di ordinazione propriamente detta e ai suoi superiori gerarchici.

Quanto ai partiti politici, PPD, UDC, PCS, PPE e UDF si pronunciano a favore del divieto alla rappresentanza nella stessa persona di committenti e di organi di fornitori nonché a favore dell'autonomia giuridica dei fornitori dai committenti. Il PLR non si pronuncia, mentre per il PS occorre prima di tutto chiarire la questione, fondamentale, circa la proprietà nella rete a scartamento normale. Nell'ottica sindacale (USS e SEV) il divieto alla rappresentanza nella stessa persona e l'obbligo dell'autonomia giuridica dei fornitori di servizi di trasporto pubblico dai committenti si giustificano a livello puramente ideologico, ma in pratica non sono produttivi e pertanto vanno respinti. Diversa l'opinione espressa dall'organizzazione sindacale transfair, che si oppone alla rappresentanza nella stessa persona e propugna l'indipendenza giuridica dei fornitori di prestazioni dai committenti nel settore dei trasporti pubblici.

L'UTP è contraria alla rappresentanza nella stessa persona, ma vorrebbe fare un'eccezione per le piccole ferrovie operanti nel settore turistico. D'altra parte, il fatto che i bandi pubblici indetti con la partecipazione di fornitori di prestazioni siano contestabili sotto vari aspetti e debbano essere esclusi, è un argomento a sostegno dell'autonomia giuridica dei fornitori dagli organi dei committenti. Le FFS e la BLS sono favorevoli sia ad un divieto della rappresentanza nella stessa persona sia alla prescrizione dell'indipendenza giuridica. La SOB precisa la sua opinione e ritiene che il divieto alla rappresentanza nella stessa persona può essere organizzato mediante regole di astensione e ricusazione in seno al Consiglio d'amministrazione, oltre al fatto che l'autonomia *personale* è più importante di quella giuridica. La RhB si pronuncia pure a favore delle regole di ricusazione.

Economiesuisse sostiene senza alcuna limitazione il divieto alla rappresentanza nella stessa persona ed il principio dell'indipendenza giuridica dei fornitori di prestazioni dai committenti nei trasporti pubblici, adducendo l'argomento del conflitto d'interessi. Tutte le altre associazioni economiche, incluse le organizzazioni del traffico stradale, condividono questo punto di vista.

Le associazioni che rappresentano gli interessi dei trasporti pubblici (ATA, LITRA e Pro Bahn Schweiz) sono contrarie alla rappresentanza nella stessa persona e favorevoli all'autonomia giuridica dei fornitori di prestazioni dai committenti. Più sfumato il giudizio della IgöV che, da

un lato, considera l'indipendenza giuridica importante ed appropriata, ma non ritiene necessario un obbligo legale.

È necessario rafforzare il coordinamento tra bando pubblico e concessione? È giusto accordare maggiore importanza alla protezione dei lavoratori nella procedura di bando pubblico?

La CTP è favorevole ad un'„armonizzazione“ della concessione e dei bandi pubblici, ma d'altro canto respinge la formulazione di obblighi giuridici speciali sui bandi di concorso, relativi ai trasporti pubblici. Quanto alla protezione del personale, considera sufficiente la normativa attualmente in vigore in materia di gare d'appalto. Nella sua presa di posizione individuale, il Cantone FR fa osservare che le basi giuridiche in vigore sugli appalti pubblici non sono sufficienti e che si aspetta dalla Confederazione una legislazione specifica in quest'ambito. La protezione dei lavoratori prevista è ritenuta sufficiente. Il Cantone SZ vorrebbe semplificare le procedure relative ai bandi pubblici e considera opportuno organizzare i bandi di concorso solo alla scadenza della concessione. Il Cantone ZH approva decisamente il fatto che i bandi di concorso in generale vengano incentivati e facilitati. Occorre in particolare disciplinare il momento in cui va indetto il bando, le procedure da seguire nonché i diritti e gli obblighi in caso di cambio di gestione dell'esercizio.

Il sistema giuridico deve anzitutto essere finalizzato allo scopo, poiché i bandi di concorso servono principalmente a migliorare l'economicità dei trasporti pubblici. Il Cantone AR sostiene il passaggio ad un ciclo di ordinazione biennale, poiché consente di aumentare l'efficienza e di consolidare l'operato delle aziende. Nel quadro della protezione del personale nel caso siano indetti bandi pubblici, il Cantone SO pone ancor più l'accento sulla diminuzione delle emissioni del parco veicoli e sulla formazione del personale viaggiante.

I partiti politici esprimono pareri differenziati: il PPD mette in guardia dalle esagerazioni in materia di protezione dei lavoratori, al fine di evitare che il gioco della concorrenza risulti compromesso. Per l'UDC la protezione ancorata nella legge attuale è ampiamente sufficiente e ritiene che i bandi pubblici debbano svolgersi qualora le prestazioni non rispondano più ai requisiti richiesti (e non alla scadenza della concessione). Per il PS è fondamentale evitare il dumping sociale che potrebbe derivare da un inasprimento della concorrenza nel quadro dei bandi di concorso. L'UDF e il PS rispondono affermativamente alle due domande, mentre il PPE, pur approvando una maggiore protezione dei lavoratori, respinge un coordinamento più intenso tra bando pubblico e concessione. I sindacati si aspettano una forte protezione del personale, affiancata da un CCL obbligatorio (USS); secondo il SEV si deve creare un regime di mercato efficace e sostenibile che consenta di evitare il dumping sociale.

L'UTP è convinta che, in primo luogo, bisogna applicare l'analisi comparativa e, solo se gli obiettivi definiti non vengono raggiunti, si deve ricorrere ai bandi pubblici. Le disposizioni costrittive vanno respinte, poiché possono condurre ad un rapporto costi-benefici insostenibile. Occorre attribuire grande importanza alla protezione del personale. Le FFS e la BLS danno parere affermativo ad entrambe le domande, anche se la BLS considera sbagliato l'obbligo di bando pubblico alla scadenza della concessione. La SOB fa una distinzione alla domanda sulla maggiore protezione dei lavoratori: l'espressione „prassi in uso nel settore“ non deve basarsi sull'offerente più importante, ossia le FFS, giacché questo causerebbe un forte aumento dei costi per le IT (39 ore settimanali, ecc.). Per la RhB e la MGB, le condizioni di protezione dei lavoratori devono soddisfare le esigenze locali e regionali.

Economiesuisse non vuole né un maggiore coordinamento fra bando pubblico e concessione, né ritiene importante una particolare protezione dei lavoratori, dato che è già sufficientemente disciplinata in numerosi atti normativi. L'USAM e il Centre patronal appaiono più moderati su questo punto: vogliono dare alla protezione degli impiegati un ruolo adeguato senza tuttavia conferirle un'importanza sproporzionata. Le altre associazioni economiche si allinea-

no alla presa di posizione di economiesuisse. Il TCS propende sia per un maggiore coordinamento fra bando e concessione e si attende a questo proposito una regolamentazione più incisiva, sia per un'efficace protezione dei lavoratori. Le associazioni che rappresentano gli interessi dei trasporti pubblici (ATA, LITRA e IgöV) rispondono in modo affermativo ad entrambi gli interrogativi.

I provvedimenti proposti permettono un risanamento sufficiente delle ferrovie private? È giusto che il contributo di risanamento della Confederazione sia vincolato alla condizione che le imprese procedano ad ulteriori fusioni?

Secondo la CTP si devono dapprima mettere in opera le misure proposte per occuparsi in seguito della questione delle casse pensioni; non vi è rapporto con l'obbligo di fusione. Pressoché tutti i Cantoni, anche nelle prese di posizione individuali, sono contrari all'obbligo della fusione (in particolare FR e JU). Alcuni citano esplicitamente (come la stessa CTP) il problema delle casse pensioni (cfr. punto 4.2.), cui occorre trovare una soluzione (BL, GR, SZ, VD e VS).

Da parte dei partiti politici si percepisce un'insoddisfazione riguardo all'elenco di misure presentato. Per il PLR, la presente riforma è decisamente insufficiente: il partito vorrebbe che fosse data la priorità alla valutazione delle conseguenze finanziarie di altri grandi progetti ferroviari. Il PPD è contrario ad ancorare in modo generale nella legge un „obbligo di fusione“. L'UDC ritiene che le misure proposte siano sufficienti e rifiuta l'idea che la Confederazione prescriva alle imprese la struttura da adottare. Il PS non esprime un parere concreto su questa domanda, mentre l'UDF, il PPE e il PCS si dichiarano d'accordo sulle misure presentate, sebbene non condividano l'obbligo alla fusione. I Verdi non sono dello stesso avviso: nella loro breve presa di posizione, accolgono con favore le fusioni di ferrovie nella misura in cui servano a rafforzare il settore ferroviario svizzero. Anche il sindacato SEV la pensa nello stesso modo: bisogna perseguire ed incentivare le fusioni se questo può servire a consolidare il settore ferroviario elvetico.

Anche per economiesuisse resta da risolvere la questione delle casse pensioni. In materia di fusioni, la capofila dell'economia ritiene che si possa accettare un contributo della Confederazione al risanamento delle finanze delle ferrovie private, a condizione che una fusione contribuisca ad aumentare l'efficienza nonché il risultato finanziario. Le altre associazioni economiche si allineano a questo parere.

L'associazione capofila delle IT, l'UTP, fa osservare che gli oneri accumulati in passato dalle casse pensioni sono un ulteriore problema da risolvere ed approva il vincolo fra contributo di risanamento e fusione nella misura in cui ciò consenta di realizzare „notevoli sinergie“. Per le FFS spetta ai proprietari delle ferrovie private decidere se vincolare il risanamento delle loro imprese ad una fusione. Per la BLS occorre risolvere il problema delle casse pensioni; un fatto, questo, sottolineato anche da RhB e MGB. Inoltre, non sono fondamentalmente contrarie al fatto che il contributo della Confederazione destinato a risanare le imprese sia legato ad obiettivi di fusione.

Anche per l'ATA la questione delle casse pensioni rimane irrisolta, ma considera sbagliato vincolare il contributo di risanamento alla fusione. Al contrario, Pro Bahn Schweiz approva un simile vincolo se può servire a facilitare la sopravvivenza delle imprese di trasporto. La IgöV e la LITRA respingono tale legame.

3.4 Commento ai testi di legge

3.4.1 Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV), art. 44 (domanda 30)

Gli uffici di revisione devono procedere anche alla verifica dei conti secondo il diritto sulle sovvenzioni, se vi sono specificamente abilitati? Oppure tale verifica deve continuare ad essere di competenza dell'UFT?

Secondo la CTP, una formulazione potestativa deve permettere a dei servizi qualificati e controllati di revisione dei conti di effettuare la verifica dei conti prevista dal diritto sulle sovvenzioni. Le due possibilità devono restare aperte. Nella sua risposta individuale, il Cantone FR sostiene che questo compito deve rimanere nelle mani dell'UFT. Gli altri Cantoni, di seguito non menzionati, condividono la posizione della CTP. Per AI, GE, GR, JU, SZ, VD e VS, questa funzione può essere svolta dall'UFT oppure dai Cantoni: entrambe le possibilità sono considerate equivalenti.

Mentre fra i partiti il PLR non entra in materia su questa domanda, il PPD e il PS desiderano che la Confederazione continui ad occuparsi della revisione dei conti legati alle sovvenzioni, poiché è importante che il controllo dei fondi pubblici sia effettuato correttamente. Concordano pure il PCS, l'UDF e il PPE. Diversa la posizione dell'UDC, che approva una concentrazione delle attività di revisione al fine di aumentare l'efficienza. La capofila dei sindacati (USS) ed il SEV danno decisamente la priorità agli organi federali, mentre transfair preferisce la soluzione che consiste nell'affidare a dei servizi di revisione specificamente abilitati la verifica dei conti delle sovvenzioni.

Dal canto suo, l'UTP non vede perché non si dovrebbe affidare a servizi esterni la revisione dei conti secondo il diritto sulle sovvenzioni. L'UFT dovrebbe continuare ad effettuare un ulteriore controllo dei conti legati alle sovvenzioni, a condizione che se ne definiscano esattamente le modalità. Le FFS ritengono che, in linea di principio, i conti devono essere revisionati da un solo servizio. Dato che i servizi di revisione esterni sono altamente qualificati, non è necessario che vengano formalmente autorizzati dall'UFT. La BLS è fermamente convinta che occorre dare più competenze ai servizi di revisione esterni rispetto al passato. La SOB, la MGB e Hupac Intermodal ritengono che le due varianti si equivalgono e la RhB è del parere che la verifica dei conti secondo il diritto sulle sovvenzioni deve restare all'UFT.

Per economiesuisse, la concentrazione delle due attività di revisione consente di aumentare l'efficienza. L'USAM e il Centre patronal non vedono problemi, se i servizi di revisione sono formalmente autorizzati dall'UFT. La VSIG si aspetta una riduzione del personale dell'UFT in seguito all'autorizzazione di servizi di revisione esterni qualificati. Per l'Union des villes suisses, la scelta delle varianti è dettata da motivi di efficienza.

Le posizioni delle associazioni che rappresentano gli interessi dei trasporti pubblici sono discordanti su questa domanda. La LITRA non vede inconvenienti nell'appellarsi a servizi di revisione esterni qualificati; l'IgöV, al contrario, approva il fatto che l'UFT mantenga la competenza in materia di controllo dei conti legati alle sovvenzioni. In qualità di rappresentante del settore degli esperti contabili, Ernst & Young si pronuncia a favore dei servizi di revisione qualificati, poiché la soluzione attuale (separazione tra servizio di revisione e UFT) determinerebbe dei ritardi per quanto riguarda il rapporto dei revisori.

3.4.2. Legge sulle ferrovie (Lferr), art. 49 (domanda 31)

Il diritto di istituire servizi accessori deve essere accordato a tutte le imprese ferroviarie o solo alle imprese che gestiscono l'infrastruttura?

Dal punto di vista della CTP il diritto ad istituire servizi accessori va concesso a tutte le imprese ferroviarie, indipendentemente dalla gestione dell'infrastruttura. I seguenti Cantoni condividono questa opinione (alcuni aggiungendo un commento nella presa di posizione individuale): BL, FR, GR, VS e ZH. Il Cantone VD è pure d'accordo, ma vuole che questo diritto sia riservato alle prestazioni assolutamente necessarie per l'esercizio ferroviario. Gli altri Cantoni rimandano alla risposta della CTP.

Fra i partiti di governo, solo il PPD e l'UDC si pronunciano in merito: entrambi sono favorevoli a concedere a tutte le imprese ferroviarie il diritto di creare servizi accessori. Il PS non si è ancora fatto un'opinione su questa domanda e il PLR non entra in materia. Il PCS e l'UDF ritengono che tutte le imprese dovrebbero avere questa facoltà, mentre il PPE – senza commentare ulteriormente – vorrebbe che a beneficiare di questo diritto fossero solo i gestori dell'infrastruttura. Le organizzazioni sindacali (USS e SEV) e il Sindacato della comunicazione vorrebbero tener conto solo dei gestori dell'infrastruttura, mentre per transfair questo diritto dovrebbe spettare a tutte le imprese ferroviarie.

L'UTP ritiene che ogni impresa ferroviaria deve avere questo diritto. Le FFS e la BLS condividono questo parere. Anche la SOB ritiene che, nell'ottica della libertà di concorrenza, sia imprescindibile che tutte le imprese godano di questa facoltà; concordano anche la RhB e la MGB.

Per economie svizzere e tutte le altre associazioni economiche che hanno risposto, è chiaro che tutte le IT devono avere la possibilità di istituire servizi accessori. Economie svizzere fa inoltre osservare che, sul piano contabile, detti servizi accessori devono essere nettamente distinti e che non devono dare diritto a indennità. Le associazioni che rappresentano gli interessi dei trasporti pubblici (ATA, Pro Bahn Schweiz, IgöV e l'organizzazione cantonale UTP ZH) sostengono la stessa tesi senza eccezioni.

4. Prese di posizione su tematiche che esulano dal progetto in consultazione

4.1. Suddivisione dei ruoli tra UFT e DATEC

I quattro partiti di Governo fanno osservare che il DATEC svolge troppi ruoli contemporaneamente, il che fa nascere conflitti d'interesse (proprietario da un lato e committente e regolatore del mercato dall'altro). I partiti politici minori (PCS, UDF, PPE e i Verdi) non si pronunciano. Economie svizzere condivide il parere dei partiti di Governo, sottolineando il conflitto tra la funzione di proprietario e di regolatore di mercato. Economie svizzere chiede che il servizio di regolazione di mercato sia completamente indipendente da quello che esplica la funzione di proprietario e, inoltre, che occorre conferire ampie competenze al primo.

La CTP si oppone ad una prescrizione giuridica che vieta al committente (Consiglio di Stato) di essere rappresentato (in qualità di proprietario) nel Consiglio d'amministrazione. I Cantoni vorrebbero una decisione caso per caso. L'UTP lamenta la mancanza di una discussione sul ruolo o sui vari ruoli dell'UFT, mentre le FFS definiscono problematica l'estensione dei compiti e delle competenze dell'UFT, a loro avviso derivante dalla riforma delle ferrovie 2. Puntano ad un chiaro divieto della fusione dei ruoli e ritengono inoltre necessario esaminare, nel quadro della riforma, l'eventualità di ampliare le competenze della commissione d'arbitrato,

rendendola un regolatore di mercato indipendente, alla stregua di ComCom. Il SEV ritiene comprensibile, sul piano ideologico, questa separazione giuridica, ma in pratica la considera inappropriata e improduttiva.

4.2. Risanamento delle casse pensioni delle imprese di trasporto

Gran parte dei partecipanti alla consultazione (vedi anche la domanda 3.1. sull'opportunità di escludere alcune tematiche) chiedono espressamente una soluzione della questione inerente alle casse pensioni: si teme che a cassa pensioni delle FFS venga risanata mentre le altre IT debbano continuare ad assumere gli oneri esistenti.

Nelle risposte dell'UTP, di tutte le IT e di gran parte dei Cantoni proprietari (compresa la presa di posizione della CTP) si chiede anzitutto che la Confederazione si faccia carico in ugual misura degli oneri delle casse pensioni delle imprese ferroviarie, nel quadro della parità di trattamento tra ferrovie private e FFS. Si contesta, tra l'altro, la spiegazione dell'UFT, secondo cui il principio di perennità non ha mai potuto essere applicato alle casse pensioni delle ferrovie private. Si unisce al coro unanime anche l'organizzazione sindacale SEV: occorre trovare una soluzione, nel quadro della riforma delle ferrovie 2, alla situazione di svantaggio delle casse pensioni delle imprese di trasporto rispetto alle FFS, scaturita in passato da norme federali.

4.3. Ulteriori osservazioni

Si premette che la grande maggioranza delle 106 risposte complessivamente inoltrate considerano il contenuto della riforma delle ferrovie 2 utile, completo e sufficiente e reputano che rappresenti la logica continuazione, dal punto di vista giuridico ed economico, della prima riforma. Sono riportate qui di seguito le tematiche più importanti citate nelle prese di posizione e che non facevano parte dell'elenco di 31 domande.

UDC	Il traffico viaggiatori ha un ruolo centrale nella riforma delle ferrovie 2, dato che si pone l'accento sugli "interessi dell'utente", anche se nel contempo si lamenta una tendenza negativa nel trasferimento del traffico merci alla ferrovia: secondo il parere dell'UDC, lo sviluppo futuro della politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia non è preso sufficientemente in considerazione in questo progetto.
FFS (e altri)	La legge sul trasporto di merci per ferrovia e la legge federale sui binari di raccordo ferroviario sono sorpassate. Entrambi i testi di legge devono essere sottoposti a revisione totale. La legge sul trasporto di merci per ferrovia, sebbene ne sia presentata una nuova bozza, è composta in gran parte da rimandi a disposizioni abrogate.
SEV (e altri)	Protezione dei lavoratori: si approva il rafforzamento della protezione a favore del personale nell'ambito della procedura d'ordinazione (prescrizione sul rispetto delle condizioni di lavoro in uso nel settore). Se si vuole aumentare la concorrenza per migliorare l'efficienza, bisogna stabilire delle regole che consentano di evitare sviluppi indesiderati. Il SEV desidera che il Consiglio federale stabilisca l'obbligo di un CCL per l'insieme dei trasporti pubblici in Svizzera.

CTP (e altri)	<p>Consolidamento del settore ferroviario: come annunciato nella lettera ufficiale del DATEC all'apertura della consultazione, il processo di consolidamento non necessita modifiche di natura giuridica e può iniziare prima dell'entrata in vigore della riforma delle ferrovie 2. Questa tematica è tuttavia citata in diverse prese di posizione. Si approva il fatto che, oltre alle FFS, operino anche altre ferrovie competitive a scartamento normale. Nel settore a scartamento ridotto, il consolidamento dovrebbe avvenire attraverso una concentrazione comprendente vari modi di trasporto. Le soluzioni schematiche non portano lontano. È necessario che le leggi di mercato e della concorrenza possano portare a fusioni senza "prescrizioni costrittive".</p>
BL, SO	<p>Nell'ambito della riforma delle ferrovie 2 si devono elaborare delle basi giuridiche concernenti l'indennità alle ferrovie per le spese cantonali destinate ai punti d'intervento in caso di inquinamento chimico.</p>
economiesuisse	<p>Per l'associazione capofila dell'economia svizzera è deplorabile che la riforma delle ferrovie 2 "rinunci a fare un ulteriore passo verso la liberalizzazione". Si perde così un'opportunità per migliorare ulteriormente l'efficienza della ferrovia ed accrescerne la competitività rispetto alla strada.</p>