

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
telecomunicazioni DATEC
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Consultazione sull'avamprogetto di legge concernente l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)

Signora Consigliera federale,

la ringraziamo per averci sottoposto l'avamprogetto di cui sopra.

Nella sostanza aderiamo alla presa di posizione della Conferenza dei direttori dei trasporti pubblici, che ha trattato in modo circostanziato il progetto e pertanto rinviando alla stessa per un'esauriente esposizione delle valutazioni dei Cantoni. In allegato rispondiamo in forma sintetica ai quesiti posti.

Gradisca, signora Consigliera federale, i sensi della nostra massima stima.

Il Presidente:

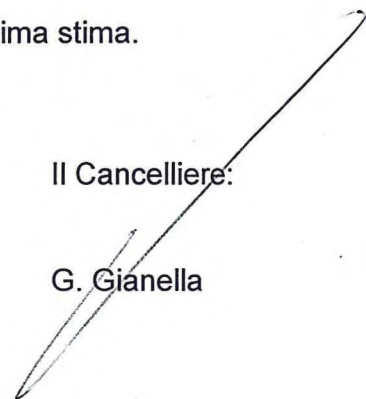
N. Gobbi



PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

G. Gianella



Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (delegato.berna@ti.ch, joerg.debernardi@ti.ch, renata.gottardi@ti.ch, sara.guerra@ti.ch, nicolo.parente@ti.ch)
- Delegato per le relazioni confederali (joerg.debernardi@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

QUESTIONARIO

Risposte alle domande relative all'avamprogetto sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)

1. *Approvate l'obiettivo generale di ridurre il potenziale di discriminazione?*

Approviamo il principio di un miglioramento del sistema di attribuzione delle tracce per ridurre il potenziale effetto discriminatorio.

Vista l'esperienza finora accumulata con il sistema attuale che non ha evidenziato particolari conflitti, crediamo tuttavia che questo potenziale sia molto limitato. Occorre pertanto assicurarsi che i costi della nuova organizzazione ferroviaria siano contenuti e giustificati in rapporto all'obiettivo perseguito.

2. *A vostro avviso vanno adottate altre misure per ridurre il potenziale di discriminazione?*

No.

3. *Approvate l'orientamento previsto per rafforzare e trasformare il servizio di assegnazione delle tracce in un istituto della Confederazione?*

La trasformazione dell'attuale organismo "Trasse Schweiz AG", il cui capitale sociale è detenuto dalle FFS, BLS, SOB e Unione dei trasporti pubblici, in un ente indipendente è valutata positivamente, poiché ne rafforza l'indipendenza.

Non condividiamo tuttavia il trasferimento di compiti oggi attribuiti alle imprese titolari dell'infrastruttura (pianificazione delle tracce e allestimento degli orari grafici) al nuovo organismo. Gli attuali gestori dell'infrastruttura, con la loro organizzazione estesa nelle diverse regioni, possono svolgere queste mansioni al meglio.

4. *Condividete il previsto trasferimento dell'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura al servizio di assegnazione delle tracce (SAT)?*

Sì. Chiediamo tuttavia che il finanziamento dell'attività del SAT per la fornitura di prestazioni nell'interesse dell'intero sistema che non possono essere coperte dagli emolumenti riscossi dai GI (art. 9k cpv. 1. lett. b Lferr) avvenga tramite il budget ordinario della Confederazione e non attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria. Ciò in ragione del fatto che il SAT diventerà a tutti gli effetti un organismo della Confederazione nella forma di istituto di diritto pubblico aggregato amministrativamente al DATEC.

5. *Ritenete sufficiente o eccessiva la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta per aumentare la trasparenza?*

Il sistema ferroviario svizzero è molto esteso, interessa molte imprese e necessita un elevato coordinamento.

La definizione e l'attribuzione dei cosiddetti compiti preminenti o di sistema è molto importante per garantire efficienza ed efficacia dei servizi. Questi compiti sono stati finora stabiliti dall'organizzazione-mantello delle imprese e/o dall'ente pubblico, che devono valutare di caso in caso la soluzione migliore tenuto conto anche dei costi (che non devono aumentare), dello sviluppo delle innovazioni (che vanno promosse) e delle potenziali posizioni di monopolio (che vanno controllate). L'articolo 37 cpv. 1 della Legge sulle ferrovie va a tal proposito precisato per tener conto dei criteri da osservare nella definizione e trattamento dei compiti di sistema.

6. *Ritenete sufficienti o eccessivi i diritti di partecipazione previsti per le parti interessate (disciplina per contratto, management board, autorità di ricorso)?*

I previsti diritti di compartecipazione sono sensati.

Tuttavia in rapporto alla definizione e all'attribuzione di compiti preminenti o di sistema occorre garantire una partecipazione dei Cantoni ed ev. i Comuni nel caso siano interessati i servizi di carattere regionale e/o urbano/locale.

7. *Qual è la vostra posizione in merito alla predisposizione di gestioni di sistema nel settore dei trasporti?*

Riconosciamo l'importanza dei compiti preminenti o di sistema ma questi vanno definiti chiaramente nella legge e va garantito un diritto di partecipazione alle decisioni ai committenti di prestazione, che sono chiamati ad assumere eventuali costi.

8. *Ritenete appropriata l'introduzione di un diritto d'informazione e di partecipazione per le imprese di trasporto ferroviario con accesso alla rete in merito alle decisioni dei gestori dell'infrastruttura relative agli investimenti?*

Reputiamo eccessivo un diritto di informazione e partecipazione di tutte le imprese ferroviarie alle decisioni sugli investimenti di competenza dei gestori dell'infrastruttura. Tale approccio comporta tra l'altro il rischio di rallentare la procedura di sviluppo dei piani d'investimento. E' sufficiente un diritto di informazione da parte dei gestori dell'infrastruttura alle aziende ferroviarie e ai Cantoni.

9. *Ritenete appropriata l'introduzione di un diritto d'informazione e di partecipazione per le imprese di trasporto ferroviario con accesso alla rete nella definizione dell'orario?*

Sì è opportuno. Il diritto di partecipazione non deve però rallentare la procedura (cfr. risposta 8).

10. *Ritenete necessaria l'introduzione di diritti di partecipazione in ulteriori settori o di altri strumenti e provvedimenti per ridurre il potenziale di discriminazione nel traffico ferroviario svizzero?*

No.

11. *Ritenete ragionevole l'orientamento previsto per rafforzare la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria?*

La costituzione di una Commissione di arbitro è condivisa e coerente con la nuova organizzazione. Questa Commissione non deve tuttavia assumere nuove mansioni e deve essere evitato un ingiustificato incremento dei compiti di vigilanza e dei relativi costi.

12. *Approvate l'estensione dei diritti dei passeggeri nel traffico ferroviario?*

La prospettata estensione dei diritti degli utenti non dipende dalla nuova organizzazione ferroviaria.

La problematica è più complessa di quel che può apparire e merita maggiore approfondimento riguardo all'opportunità e praticabilità di un'estensione che, nel nostro sistema ferroviario con varie categorie di treni e molte imprese, facilmente potrebbe generare compiti amministrativi e costi molto elevati, a carico anche degli Enti pubblici committenti del traffico regionale viaggiatori, senza peraltro rispondere a un effettivo bisogno.

13. *Ritenete necessaria e opportuna la simultanea estensione dei diritti dei passeggeri nel settore delle autolinee internazionali?*

In linea di massima andrebbero applicati gli stessi criteri sia nel traffico bus sia nei treni a lunga distanza.

14. *A vostro avviso sono da attendersi altre ripercussioni degne di nota oltre a quelle (per la Confederazione, i Cantoni, i Comuni, l'economia, ecc.) menzionate nell'avamprogetto?*

No. Siamo tuttavia molto preoccupati per i possibili costi della riforma, non sufficientemente analizzati e quindi non quantificati nella documentazione sottopostaci, in particolare per quanto concerne le ripercussioni finanziarie per i Cantoni (tassa di vigilanza, finanziamento parziale del SAT tramite il FIF).

15. *Avete osservazioni in merito agli altri elementi dell'avamprogetto (gli altri adeguamenti legislativi)?*

No.

16. *A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?*

No.