

Numero
5685

fr

0

Bellinzona
22 novembre 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
finanzierung@bav.admin.ch*

Modifiche di ordinanze conseguenti alla revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) / revisione totale dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV)

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 16 agosto e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

Premessa e osservazioni generali

Il 16 dicembre 2022 il Parlamento ha adottato la revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (Riforma del traffico regionale viaggiatori e della presentazione dei conti). La riforma mira a un chiarimento delle responsabilità e a processi più efficienti nel Traffico regionale di viaggiatori (TRV) e impone diverse modifiche e precisazioni a livello di ordinanze.

Sosteniamo l'obiettivo della precisazione dei ruoli della Confederazione e dei Cantoni. Constatiamo però che diversi elementi della revisione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) non sono ad oggi realizzati. Ad esempio manca tuttora la piattaforma per la gestione centralizzata dei dati (ORBIT) e il concetto di controlling inizialmente previsto per il 2021 ha subito un ritardo. Gli obiettivi iniziali non sono quindi ancora raggiunti.

Salutiamo positivamente l'approccio concettuale e diverse importanti modifiche sostanziali della revisione normativa che sfocia nella nuova Ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (nOITRV). Fra di esse evidenziamo l'aggiunta della possibilità che le imprese di trasporto in accordo con i committenti avranno la possibilità di attingere alle riserve (art. 4 cpv. 2 lett. a) oppure la rinuncia alla restrizione in caso di collegamenti paralleli (art. 6 cpv. 1 lett. b OITRV

vigente), poiché la distinzione tra collegamenti primari e collegamenti secondari risp. “paralleli” risultava spesso difficile, specie in contesti periurbani.

Per contro non condividiamo la limitazione della nuova OITRV al mero settore TRV di interesse della Confederazione. Ciò comporterebbe a nostro avviso la necessità di regolamentazioni apposite da parte dei Cantoni per gli altri settori con prestazioni ordinate, aumentando notevolmente il lavoro amministrativo per le imprese di trasporto e i committenti regionali con presumibili svantaggi anche per la trasparenza (cfr. sottostante Richiesta n° 1).

Di seguito formuliamo alcune richieste su singoli articoli della nuova Ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (nOITRV) e dell'Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV), rispettivamente sulle spiegazioni fornite nel rapporto esplicativo.

Richiesta n° 1:

Art. 3 nOITRV – Definizioni

Il Traffico locale (TL) è da menzionare esplicitamente all'art. 3 lett. c come settore a sé stante oppure al punto 3 (“ulteriori offerte ordinate”) è da precisare che si tratta di “linee non cofinanziate dalla Confederazione del TRV e del TL, nonché altre prestazioni ordinate”.

Inoltre, Cantoni e Comuni dovranno anche in futuro poter far capo alle prescrizioni previste per il TRV e renderle vincolanti anche per le “altre prestazioni ordinate”.

Motivazione:

La struttura proposta considera unicamente le esigenze della Confederazione, ma non quelle dei Cantoni che ordinano linee del TRV con e senza la partecipazione della Confederazione e linee del TL. Al punto 1 l'ordinazione congiunta da parte di Confederazione e Cantoni è menzionata, di conseguenza al punto 3 andrebbe precisato che l'ordinazione, in parte, avviene senza la partecipazione della Confederazione. La separazione tra TL e le “altre prestazioni ordinate” garantirebbe del resto maggiore chiarezza in merito al TL.

Una procedura uniforme e per quanto possibile semplice per l'insieme delle prestazioni, e quindi non solo quelle del TRV, è a nostro avviso nell'interesse non solo dei Cantoni e delle imprese di trasporto ma anche della Confederazione. Si pensi solo ai – numerosi – casi in cui nel momento dell'ordinazione la separazione tra i settori non è possibile bensì deve essere effettuata in un successivo momento durante la procedura in funzione dei fondi disponibili e analizzando e determinando le “offerte eccedenti”.

Richiesta n° 2:

Art. 8 nOITRV – Portata dell'offerta ordinata

Il cpv. 4 lett. a risulta poco logico; chiediamo di verificare e valutare una differente formulazione oppure impostazione. Il nostro auspicio è di rinunciare alla valutazione di “offerte eccedenti” mantenendo unicamente la condizione della redditività minima sufficiente, stralciando dal contenuto dell'articolo “*ciò è necessario per motivi di capacità, a condizione che vi sia sufficiente redditività*”.

Motivazione:

Se un potenziamento dell'offerta è necessario per motivi di capacità è implicito che ci sia sufficiente domanda (altrimenti mancherebbe il presupposto per l'intervento in

questione). La condizione del “*sufficiente sfruttamento della capacità*” non ci sembra pertanto logica.

Come indicato correttamente dall’UFT, la definizione delle offerte eccedenti deve essere rivista. Nell’allestimento delle linee guida a questo riguardo, ed ipotizzando che questo criterio non venga completamente stralciato, auspichiamo che venga sufficientemente considerata la distinzione dei mezzi di trasporto (treno, bus, battello) e pure la tipologia di mezzi che può essere impiegata su una linea (ad es. lunghezza e/o larghezza degli autobus vincolate dalla geometria stradale oppure da strettoie in singoli nuclei storici). Questi fattori spesso influiscono sulla scelta della frequenza e quindi inevitabilmente anche sui costi di produzione del servizio e di conseguenza sulla redditività di una linea.

Richiesta n° 3:

Art. 10 nOITRV – Qualità dell’offerta

L’inclusione dei rapporti sulla qualità nelle convenzioni sull’offerta non porta a nostro avviso benefici tangibili. Proponiamo di limitare il vincolo alle convenzioni sugli obiettivi.

Motivazione:

L’esperienza raccolta in questi anni dimostra che l’inclusione del tema nelle convenzioni sull’offerta comporta oneri amministrativi considerevoli e ritardi non compensati da risultati importanti e concreti. Nell’interesse di una maggiore efficienza riteniamo che sia sufficiente prevedere questo elemento per le convenzioni sugli obiettivi che di norma saranno obbligatorie.

Richiesta n° 4:

Art. 29 nOITRV – Obiettivi finanziari

Il cpv. 3 a nostro avviso risulterà di difficile applicazione. Proponiamo di valutare una differente formulazione con riferimento a un buon rapporto benefici/costi di un potenziamento dell’offerta.

Motivazione:

Il cpv. 3 prevede la ripartizione sui Cantoni di eventuali mezzi finanziari ancora in funzione dei loro effetti sulla ripartizione modale. Siccome ogni potenziamento dell’offerta TP ha, a nostro avviso, l’obiettivo descritto riteniamo che per l’UFT sarebbe estremamente difficile fare l’opportuna valutazione per la presa di decisione. La previsione degli effetti di un potenziamento dell’offerta è in genere difficile non solo sulla crescita della domanda sul TP ma anche sulla ripartizione modale, tanto più per l’UFT che non può conoscere le dinamiche nelle singole regioni.

Richiesta n° 5:

Art. 47 nOITRV – Comunità tariffarie

Alla lettera b “livello di ricavo” è da precisare quale sia il riferimento, che a nostro avviso non può né deve essere quello del “trasporto diretto nazionale” (normalmente denominato in italiano “Servizio diretto nazionale”, SDN). Suggeriamo di fare riferimento esplicitamente al modello di ricavo standard elaborato recentemente e condiviso successivamente anche con i Cantoni.

Motivazione:

Il livello di ricavo del SDN e il livello di ricavo standard derivante dal modello menzionato sopra sono due cose ben differenti. Il calcolo di questo livello di ricavo è quindi da esplicitare oppure è da prevedere un riferimento al modello elaborato da Rapp AG.

Richiesta n° 6:

Art. 5 OTV – Funzione di collegamento

Con la revisione dell'articolo si intende fare maggiore chiarezza su alcuni aspetti e vengono introdotte le due categorie "collegamento di base" e "collegamento capillare". Chiediamo di abrogare la lett. b (insediamenti sparsi tradizionali) del cpv. 2 che definisce la soglia limite degli abitanti in quanto fonte di disparità di trattamento e di far sì che tutti i casi nelle valli con almeno 100 residenti lungo una linea, a condizione che le soglie minime (redditività e domanda) siano superate, vengano considerati nel TRV. A questo proposito è da verificare la necessità di una precisazione della lett. c.

Motivazione:

Il cpv. 2 lett. b comporta che nelle regioni con questo tipo di insediamenti la valutazione degli abitanti avvenga come somma lungo una linea, mentre in altri Cantoni dove non esiste questo tipo di insediamento almeno una località deve rispettare il minimo di 100 residenti stabili (ora con il nuovo criterio del raggio massimo di 1.5 km) affinché la linea possa essere considerata nel TRV. Ciò comporta una disparità di trattamento nei casi in cui una linea serve più località con ciascuna meno di 100 abitanti ma che nella somma superano le 100 unità (nel Canton Ticino possiamo citare l'esempio della linea 62.521 Castel S. Pietro–Muggio con i nuclei di Campora, Monte e Casima e un totale di circa 200 residenti serviti esclusivamente da tale linea).

Richiesta n° 7:

Art. 62a Biciclette a bordo nel trasporto ferroviario internazionale

Chiediamo di verificare se il vincolo per le imprese interessate non debba o possa essere generalizzato oltre al traffico internazionale "a lunga distanza", prevedendo una relativa precisazione.

Motivazione:

Ad oggi il trasporto di biciclette tra Locarno e Domodossola sui treni internazionali risulta escluso, nonostante diversi nostri tentativi per l'introduzione di questo servizio. Il nuovo regolamento UE, in combinazione con l'art. 23a LTV, potrebbe rappresentare la soluzione per un miglioramento tangibile dell'offerta per gli utenti tra il Ticino e il Vallese (e subordinatamente la Svizzera romanda) in viaggio via Domodossola (I).

Richiesta n° 8:

Finanziamento di materiale rotabile storico

Il cofinanziamento della Confederazione non deve essere vincolato dall'impiego di tale materiale rotabile nell'esercizio regolare secondo orario.

Motivazione:

Secondo la documentazione in consultazione (vedi paragrafo "Veicoli storici" a pagina 7) si prevede la possibilità di indennizzare nel TRV il materiale rotabile storico unicamente a condizione che venga impiegato nell'esercizio regolare secondo orario. A nostro avviso

ciò corrisponderebbe *de facto* all'esclusione di qualsiasi cofinanziamento di questo patrimonio storico da parte della Confederazione, con probabile ribaltamento di oneri su Cantoni e Comuni. Infatti, tenendo in conto le prescrizioni in materia LDis oppure di informazione all'utenza, ma anche per offrire sistematicamente un comfort di trasporto elevato e al passo con i tempi, riteniamo che l'impiego di materiale rotabile storico nell'esercizio regolare non sia né realistico né auspicabile.

Tuttavia, la conservazione di materiale rotabile storico atto a circolare è da salutare positivamente, ad esempio per occasionali corse speciali il cui effetto di marketing a favore del TP non deve essere sottovalutato. Auspichiamo perciò una regolamentazione meno rigida che permetta di valutare il singolo caso.

Richiesta n° 9:

Uniformare i termini e le abbreviazioni in lingua italiana

Chiediamo di introdurre e/o utilizzare per i contenuti più importanti e che trasversalmente compaiono nella LTV, nelle ordinanze e a seguire nelle applicazioni (concessioni, convenzioni, ecc.), termini e abbreviazioni uniformi e ovunque identici (es. Servizio diretto nazionale, SDN, al posto dell'inconsueto "trasporto diretto nazionale").

Motivazione:

L'attuale situazione è insoddisfacente poiché per diversi importanti temi vengono utilizzati termini differenti a seconda del documento o ambito. Quali esempi possiamo citare nei presenti documenti il "trasporto diretto nazionale", a volte denominato anche "traffico diretto", ma in lingua italiana conosciuto come "Servizio diretto nazionale" (SDN). Queste differenze sono spiacevoli perché non permettono, contrariamente al tedesco, di instaurare delle consuetudini e capirsi immediatamente su temi importanti tra committenti e imprese di trasporto (si pensi alle abbreviazioni in tedesco öV, [n]DV, FV ben conosciute da tutti gli attori del sistema).

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet