

05.028

## **Messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2**

del 23 febbraio 2005

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio sulla Riforma delle ferrovie 2 vi sottoponiamo, per approvazione, i seguenti disegni di atti normativi:

- legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV),
- legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI),
- modifica della legge federale sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (LTM),
- modifica della legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS),
- modifica della legge federale sulle ferrovie (Lferr),
- legge federale che modifica atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie.

Nel contempo vi proponiamo di togliere di ruolo i seguenti interventi parlamentari:

2000	P 00.3218	Privatizzazione e liberalizzazione di Swisscom, Posta e FFS (N 20.6.00 Commissione speciale CN 00.016)
2001	P 01.3139	Legge sui trasporti pubblici (N 22.03.01, Vollmer)
2001	P 01.3284	Regolamentazione legislativa della protezione dei dati sulla mobilità personale (N 07.06.01, Vollmer)
2002	P 01.3710	Parità di trattamento fra tutte le imprese di trasporti pubblici (N 5.6.02, Bezzola)
2003	M 01.3753	Armonizzazione del finanziamento dei trasporti pubblici (S 6.3.02, Brändli; N 5.3.03)
2001	M 00.3513	Aggressioni ai danni di impiegati dei trasporti pubblici. Modifica del Codice penale o della legislazione speciale (N 20.3.01, Jutzet; S 2.10.01)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

23 febbraio 2005

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Samuel Schmid

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

---

## Compendio

*Con la Riforma delle ferrovie 2 si perseguono innanzitutto il riordinamento e l'armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura. Altri temi trattati sono la revisione del servizio di sicurezza, la garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni, la parità di trattamento delle imprese di trasporti e gli adeguamenti di riforme precedenti.*

*Gli obiettivi principali della Riforma delle ferrovie 2 sono l'aumento dell'efficienza nei trasporti pubblici e la garanzia di un sistema ferroviario efficace mediante un migliore rapporto costi-benefici nell'impiego di fondi pubblici. Il suo orientamento combacia con l'evoluzione nell'Unione europea, che pone in primo piano la liberalizzazione del traffico merci (primo e secondo pacchetto ferroviario). Nel settore dell'infrastruttura, l'UE privilegia regole uniformi in favore di un traffico ferroviario diretto e sicuro nel sistema ferroviario europeo (interoperabilità).*

*Quanto al finanziamento della rete ferroviaria svizzera, si ha a che fare per lo più con nessi di origine storica: la Confederazione è l'unica responsabile delle tratte di «importanza nazionale» (tra l'altro, l'intera rete delle FFS), mentre gran parte delle tratte gestite dalle ferrovie private vengono finanziate in comune con i Cantoni, nell'ambito dell'indennizzo dei trasporti regionali. Le linee servite dai tram vengono invece finanziate unicamente dai Cantoni. La modalità di finanziamento, finora suddivisa in tre, d'ora innanzi dovrà essere ripartita secondo criteri funzionali, il che ne aumenterà la trasparenza.*

*Ai sensi della nuova perequazione finanziaria, le doppie competenze dovranno sparire: con la suddivisione in una rete di base e in una rete complementare, il finanziamento della prima (gran parte di tutte le tratte, compreso tutto il traffico di transito e la rete di trasporti su lunga distanza) sarebbe di competenza della Confederazione, mentre ai Cantoni e ai Comuni sarà trasferita la responsabilità del finanziamento della seconda. La Confederazione avrà una parte notevolmente minore di tratte di importanza esclusivamente locale o regionale. La nuova ripartizione dovrà rispettare il principio della neutralità dei costi. Lo strumento della quadriennale convenzione con le FFS relativa alle prestazioni, introdotto con la Riforma delle ferrovie 1, ha dato buoni risultati e in futuro andrà quindi applicato a tutte le ferrovie cofinanziate dalla Confederazione.*

*Mediante la legge sulla polizia delle strade ferrate del 1878 non è più possibile garantire il mantenimento della sicurezza pubblica. La Riforma delle ferrovie 2 intende perciò adeguare la legislazione alle attuali necessità. L'obiettivo è di migliorare la sicurezza di viaggiatori, impiegati ed esercizio ferroviario. Il futuro servizio di sicurezza dovrà intervenire nell'insieme dei trasporti pubblici e potrà essere affidato anche a un'organizzazione privata in Svizzera. Un'eventuale maggiore collaborazione con il servizio di sicurezza lascerà invariati i compiti delle polizie comunali e cantionali.*

---

*Nel 1999, con la Riforma delle ferrovie 1, la Svizzera ha introdotto l'accesso alla rete senza discriminazioni. Per prevenire ancora meglio le discriminazioni, la Commissione d'arbitrato verrà ora dotata di competenze più ampie: in caso di sospetta discriminazione nell'ambito dell'accesso alla rete, potrà decidere d'ufficio l'apertura di eventuali inchieste. Tale adeguamento corrisponde all'evoluzione giuridica nell'UE ed è connesso all'armonizzazione della legislazione svizzera in ambito ferroviario con quella dell'UE. Insieme a ulteriori adeguamenti legislativi verrà così creata la base giuridica per trasporre i due pacchetti ferroviari dell'UE nel patrimonio normativo dell'Accordo bilaterale Svizzera-UE sui trasporti terrestri.*

*Viene altresì preparato l'adeguamento alle direttive europee relative all'interoperabilità, che dovrebbero consentire il traffico sicuro e libero attraverso tutto il continente grazie a un sistema ferroviario tecnicamente uniforme a livello europeo. L'interoperabilità crea tratte ferroviarie uniformi ed efficienti, migliorando così lo scambio di merci con il nostro principale partner commerciale, l'Unione europea e facilitando inoltre il compito di smaltire il traffico di transito sull'asse Nord-Sud per la via più diretta e con la ferrovia, contribuendo così a sua volta a utilizzare al meglio la galleria di base della NTFA, il che è di importanza primaria affinché queste opere imponenti siano redditizie. Considerata la sua politica di trasferimento e l'obiettivo di una politica dei trasporti coordinata, la Svizzera è molto interessata a un sistema ferroviario uniforme in Europa quanto alla sicurezza.*

*Con l'adeguamento alle direttive relative all'interoperabilità e ai primi due pacchetti ferroviari dell'UE si incrementa l'efficienza dei sistemi ferroviari, pur mantenendo lo stesso livello di sicurezza, e si accelera l'apertura del mercato. Viene così rafforzata la politica di trasferimento svizzera e per le ferrovie svizzere si aprono nuove opportunità imprenditoriali. L'ulteriore apertura del mercato alla quale si mira nell'UE mediante i pacchetti ferroviari è compatibile con la legislazione svizzera. Non sono quindi necessari ulteriori adeguamenti legislativi.*

*Un altro obiettivo fondamentale della Riforma delle ferrovie 2 è la parificazione delle condizioni quadro legislative per tutte le imprese con, in primo piano, l'armonizzazione dei contributi per investimenti, vale a dire la parità di trattamento nel finanziamento di veicoli, battelli, officine, e altri investimenti nel settore dei trasporti. Per sviluppare quest'ultimo nel modo più conforme possibile al mercato, ma anche per ragioni di budget, è raccomandato un finanziamento senza impiego diretto di mezzi statali. Viceversa, l'esempio delle FFS mostra però che la solvibilità dello Stato può essere utilizzata sullo sfondo per conseguire costi del capitale notevolmente inferiori. Altri adeguamenti riguardano i diritti di pegno e alcuni disciplinamenti particolari della legge sulle FFS. La Riforma delle ferrovie 2 non contiene nessun'altra decisione riguardante il settore ferroviario svizzero. Il Consiglio federale ha già gettato le relative basi e avviato il processo di consolidamento. In collaborazione con i Cantoni, la Confederazione sosterrà attivamente questo sviluppo nel quadro della sua funzione di proprietaria. A tale scopo non sono necessari adeguamenti legislativi supplementari.*

---

*La Riforma delle ferrovie 2 dovrebbe, infine, colmare le lacune di disciplinamento, dando rilievo ai bandi pubblici e allo sdebitamento: per i primi, oggi su base volontaria, occorre migliorare la certezza del diritto. In futuro, in caso di offerte o prestazioni insufficienti, dovrebbero essere istituiti bandi pubblici consolidati da un sistema di valutazione delle offerte. Il bando pubblico sarà poi organizzato solamente alla scadenza della concessione, così che quest'ultima diventerà un elemento di sicurezza decisivo per le imprese.*

*Dopo che la Riforma delle ferrovie 1 ha consentito la liquidazione dei debiti delle FFS, la seconda fase della riforma dovrebbe rendere possibile lo sdebitamento anche delle ferrovie private. Questo tuttavia avverrà soltanto per le imprese disposte a sottoporsi a un processo di consolidamento. Se i Cantoni fanno la loro parte, la Confederazione converte in capitale proprio i prestiti senza interessi concessi per le infrastrutture, così che, nel rapporto con il capitale di terzi, il capitale proprio raggiunge di nuovo un'entità adeguata e le imprese possono costituire le riserve necessarie.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>2185</b>
<b>Elenco delle abbreviazioni</b>	<b>2193</b>
<b>1 Punti essenziali del progetto</b>	<b>2194</b>
1.1 Principi e obiettivi della Riforma delle ferrovie 2	2194
1.1.1 Contesto	2194
1.1.1.1 Collocamento storico della riforma delle ferrovie	2194
1.1.1.2 Integrazione della riforma delle ferrovie nella politica dei trasporti svizzera	2195
1.1.1.3 Evoluzione a livello europeo	2197
1.1.1.4 Motivi all'origine della Riforma delle ferrovie 2	2202
1.1.2 Obiettivi della Riforma delle ferrovie 2	2202
1.1.3 Aspetti principali della Riforma delle ferrovie 2	2203
1.1.4 Settore ferroviario	2203
1.2 Contenuti della Riforma delle ferrovie 2	2204
1.2.1 Nuova impostazione del finanziamento delle infrastrutture	2205
1.2.1.1 Ruolo dello Stato	2205
1.2.1.2 Strumenti di finanziamento – convenzione sulle prestazioni	2207
1.2.1.3 Suddivisione dei compiti fra Confederazione e Cantoni: ripartizione delle infrastrutture ferroviarie in una rete di base e in una rete complementare	2209
1.2.1.4 Convenzioni sulle prestazioni per il finanziamento della rete di base	2214
1.2.1.5 Delimitazione degli strumenti di finanziamento nella rete di base	2216
1.2.1.6 Finanziamento della rete complementare	2217
1.2.1.7 Prezzo dei tracciati	2218
1.2.2 Servizio di sicurezza (polizia ferroviaria)	2219
1.2.2.1 Polizia ferroviaria e legge sulla polizia delle strade ferrate	2219
1.2.2.2 Attuale svolgimento dei compiti di polizia ferroviaria	2219
1.2.2.3 Minacce per la sicurezza nei trasporti pubblici	2220
1.2.2.4 Il cammino verso una nuova soluzione	2221
1.2.2.5 Soluzione proposta per un servizio di sicurezza	2221
1.2.2.6 I compiti delle imprese di trasporto nell'ambito della sicurezza	2222
1.2.3 Garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni	2223
1.2.3.1 Situazione iniziale	2223
1.2.3.2 Servizio di assegnazione dei tracciati	2223
1.2.3.3 Ruolo della Commissione d'arbitrato	2225
1.2.4 Interoperabilità della rete ferroviaria europea	2226
1.2.4.1 Necessità di un disciplinamento	2226
1.2.4.2 Attuali procedure d'approvazione svizzere	2227
1.2.4.3 Direttive dell'UE relative all'interoperabilità	2227
1.2.4.4 Stato dell'attuazione in Svizzera	2228
1.2.4.5 Nuovo disciplinamento nella legge sulle ferrovie	2228
1.2.4.6 Linee principali del presente disegno di legge	2229

1.2.4.6.1	Esigenze europee	2229
1.2.4.6.2	Prova del rispetto delle specifiche tecniche europee	2230
1.2.4.6.3	Procedura per ottenere il riconoscimento degli attestati svizzeri da parte dell'UE	2232
1.2.4.6.4	Ripercussioni sulle procedure d'approvazione dei piani, d'autorizzazione d'esercizio e di omologazione di tipo	2232
1.2.5	Parità legislativa delle imprese di trasporto	2234
1.2.5.1	Investimenti nel settore dei trasporti, finanziamento del materiale rotabile	2234
1.2.5.2	Disciplinamenti speciali nella legge sulle FFS	2236
1.2.5.2.1	Concessione dell'infrastruttura alle FFS	2236
1.2.5.2.2	Approvazione del consuntivo e del preventivo delle FFS	2237
1.2.5.3	Assoggettamento fiscale	2237
1.2.6	Complementi alle riforme precedenti	2238
1.2.6.1	Trasporto pubblico di viaggiatori	2238
1.2.6.1.1	Esigenze poste alle imprese del servizio di linea	2238
1.2.6.1.2	Autonomia delle imprese rispetto ai committenti	2239
1.2.6.1.3	Procedura di ordinazione nel trasporto regionale	2240
1.2.6.1.4	Disposizioni sul bando pubblico	2241
1.2.6.2	Incentivi a conseguire un buon risultato finanziario	2243
1.2.6.3	Sdebitamento	2243
1.2.6.4	Aggressioni contro gli impiegati dei trasporti pubblici	2245
1.2.6.5	Revisione delle prescrizioni relative alle procedure d'approvazione	2245
1.2.6.5.1	Valutazione in funzione dei rischi	2245
1.2.6.5.2	Autorizzazione d'esercizio	2245
1.2.6.5.3	Omologazione di tipo	2246
1.3	Risultati delle consultazioni	2246
1.3.1	Consultazione sul progetto di Riforma delle ferrovie 2	2246
1.3.2	Consultazione speciale in merito all'interoperabilità	2248
1.3.3	Consultazione informale in merito al recepimento del secondo pacchetto ferroviario	2248
1.4	Coordinamento dei compiti e delle finanze	2248
1.5	Confronto giuridico e rapporto con il diritto europeo	2249
1.6	Attuazione	2249
1.7	Trattazione di interventi parlamentari	2249
1.8	Prospettive	2250
<b>2</b>	<b>Commento ai testi di legge</b>	<b>2250</b>
2.1	Sistematica legislativa	2250
2.2	Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV, nuova)	2251
2.2.1	Sezione 1: Campo d'applicazione, vigilanza	2251
2.2.2	Sezione 2: Privativa del trasporto di viaggiatori	2252
2.2.3	Sezione 3: Obblighi fondamentali delle imprese	2254

2.2.4 Sezione 4: Contratto di trasporto di viaggiatori	2255
2.2.5 Sezione 5: Trasporto dei bagagli	2255
2.2.6 Sezione 6: Offerta di trasporto oggetto di ordinazione	2256
2.2.7 Sezione 7: Contabilità	2259
2.2.8 Sezione 8: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche	2260
2.2.9 Sezione 9: Disposizioni sulla responsabilità contrattuale	2261
2.2.10 Sezione 10: Vigilanza	2262
2.2.11 Sezione 11: Rimedi giuridici, disposizioni penali e misure amministrative	2263
2.2.12 Sezione 12: Disposizioni finali	2264
2.3 Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI)	2265
2.4 Legge federale sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (Legge sul trasporto di merci, LTM)	2268
2.5 Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)	2269
2.6 Legge sulle ferrovie (LFerr)	2270
2.6.1 Capitolo 1: Disposizioni generali	2271
2.6.2 Capitolo 2: Imprese ferroviarie	2271
2.6.3 Capitolo 3: Vigilanza	2274
2.6.4 Capitolo 4: Piani, costruzione ed esercizio	2275
2.6.5 Capitolo 5: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche	2281
2.6.6 Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura	2281
2.6.7 Capitolo 7: Aiuto in caso di gravi danni causati dalle forze della natura	2283
2.6.8 Capitolo 8: Separazione dei trasporti e dell'infrastruttura	2284
2.6.9 Capitolo 9: Contabilità	2285
2.6.10 Capitolo 10: Diritto di compera degli enti pubblici	2286
2.6.11 Capitolo 11: Attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza nel settore ferroviario	2287
2.6.12 Capitolo 12: Disposizioni penali e misure amministrative	2289
2.6.13 Capitolo 13: Disposizioni transitorie e finali	2290
2.7 Legge federale che modifica atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie 2	2291
2.7.1 Legge sulla responsabilità	2291
2.7.2 Codice delle obbligazioni (CO)	2292
2.7.3 Codice penale svizzero (CP)	2292
2.7.4 Legge sulla statistica federale (LStat)	2292
2.7.5 Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN)	2292
2.7.6 Legge militare (LM)	2293
2.7.7 Legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC)	2293
2.7.8 Legge sulle dogane (LD)	2293
2.7.9 Legge federale sulle tasse di bollo (LTB)	2293
2.7.10 Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)	2293



2.7.11 Legge federale sui binari di raccordo ferroviario	2294
2.7.12 Legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese	2294
2.7.13 Legge sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)	2295
2.7.14 Legge sugli impianti di trasporto a fune (LITF)	2295
2.7.15 Legge federale sulle imprese filoviarie (LIF)	2296
2.7.16 Legge federale sulla navigazione interna (LNI)	2296
2.7.17 Legge sulla durata del lavoro (LDL)	2296
2.7.17.1 In generale	2296
2.7.17.2 Commento dei singoli articoli	2297
2.7.18 Legge federale concernente l'Ufficio svizzero del turismo	2298
2.7.19 Legge sul riciclaggio di denaro (LRD)	2298
2.8 Decreto federale concernente la conversione in mutuo rimborsabile condizionalmente del credito di costruzione accordato alla BLS	2299
<b>3 Ripercussioni</b>	<b>2299</b>
3.1 Per la Confederazione	2299
3.1.1 Ripercussioni finanziarie	2299
3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	2300
3.1.3 Sulla neutralità dei costi	2301
3.1.4 Altre ripercussioni	2301
3.2 Sui Cantoni e sui Comuni	2301
3.2.1 Ripercussioni finanziarie	2301
3.2.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale	2302
3.2.3 Altre ripercussioni	2302
3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale	2302
3.3.1 Necessità e possibilità di intervento dello Stato	2302
3.3.2 Ripercussioni sull'insieme dell'economia	2303
3.3.3 Ripercussioni su diversi gruppi sociali	2303
3.3.4 Altre normative in questione	2305
3.3.5 Aspetti pratici dell'esecuzione	2305
3.4 Altre ripercussioni	2305
3.4.1 Ripercussioni sull'ambiente	2305
3.4.2 Ripercussioni sulla politica regionale e sulla politica di assetto del territorio	2306
3.4.3 Altri settori	2306
<b>4 Rapporto con il programma di legislatura</b>	<b>2306</b>
<b>5 Aspetti giuridici</b>	<b>2307</b>
5.1 Costituzionalità	2307
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	2307
5.3 Forma dell'atto normativo	2308
5.4 Assoggettamento al freno alle spese	2308
5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi	2308
<b>Allegato: Contenuto della concessione dell'infrastruttura FFS</b>	<b>2309</b>

<b>Legge federale sul trasporto di viaggiatori</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2313</b>
<b>Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI)</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2333</b>
<b>Legge federale sul trasporto pubblico</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2337</b>
<b>Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2343</b>
<b>Legge federale sulle ferrovie</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2347</b>
<b>Legge federale che modifica atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie 2</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2377</b>
<b>Decreto federale concernente la conversione in mutuo rimborsabile condizionalmente del credito di costruzione accordato alla BLS</b> ( <i>Disegno</i> )	<b>2389</b>

## Elenco delle abbreviazioni

BLS	BLS Lötschbergbahn AG, BLS Chemin de fer du Loetschberg SA BLS Ferrovia del Loetschberg SA, BLS Loetschberg Railway Ltd.
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung (Servizio di bus di Soletta e dintorni)
FFS	Ferrovie federali svizzere FFS Schweizerische Bundesbahnen SBB Chemins de fer fédéraux suisses CFF Viafiers federalas svizras VFS, Swiss federal railways SFR
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
Hupac	Hupac SA
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, Montreux-Berner Oberland-Bahn
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn (Trasporti regionali Berna-Soletta)
RhB	Rhätische Bahn (RhB) Ferrovia retica (FR) Viafier retica (VR)
RM	Regionalverkehr Mittelland AG (Trasporti regionali Mittelland AG)
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
THURBO	Thurbo AG
TRN	TRN SA (Transports régionaux neuchâtelois)
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich (Azienda trasporti di Zurigo)
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG (Azienda trasporti Zugerland AG)
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund (Consorzio trasporti zurighese)

# Messaggio

- 1** **Punti essenziali del progetto**
- 1.1** **Principi e obiettivi della Riforma delle ferrovie 2**
- 1.1.1** **Contesto**
- 1.1.1.1** **Collocamento storico della riforma delle ferrovie**

La riforma delle ferrovie costituisce un importante elemento della politica dei trasporti e va intesa come un processo che mira ad adeguare i trasporti pubblici, e in particolare quelli ferroviari, alle esigenze attuali. Il sistema si è sviluppato storicamente ed è stato progressivamente modificato dalla revisione della legge sulle ferrovie (1° gennaio 1996) e dalla Riforma delle ferrovie 1<sup>1</sup> (1° gennaio 1999). La Riforma delle ferrovie 2 consentirà di proseguire sulla strada ormai tracciata.

## **Revisione della legge sulle ferrovie del 1996**

Il 1° gennaio 1996 è entrata in vigore la revisione della legge sulle ferrovie che prevede una nuova regolamentazione del finanziamento del traffico regionale (art. 49 ss. Lferr, RS 742.101) e ha comportato le seguenti modifiche principali: introduzione del principio dell'ordinazione di prestazioni, inoltre per il traffico regionale sono state eliminate le differenze nel trattamento dei diversi mezzi e delle diverse imprese di trasporto. Questo significa che ora Confederazione e Cantoni presentano sempre un'ordinazione comune per il traffico regionale, indipendentemente da quale impresa di trasporto fornisce la prestazione.

Il principio delle ordinazioni non consente più la copertura a posteriori dei disavanzi d'esercizio, poiché il prezzo delle prestazioni di trasporto viene convenuto in anticipo. Questo sistema di pianificazione dei costi non coperti rafforza la responsabilità aziendale e ha imposto alle imprese di modificare la gestione della contabilità, suddividendo per settori il conto dei costi di esercizio e il conto delle prestazioni (ad es. infrastruttura, traffico regionale viaggiatori, servizio di vagoni a pieno carico).

## **Riforma delle ferrovie del 1999**

La prima riforma delle ferrovie è entrata in vigore il 1<sup>0</sup> gennaio 1999 e ha introdotto quattro misure applicabili a tutte le imprese ferroviarie:

- separazione contabile e organizzativa dei settori infrastruttura e trasporti;
- accesso alla rete;
- applicazione del principio delle ordinazioni per ogni contributo d'esercizio e
- liberalizzazione del traffico merci.

Le seguenti misure sono state adottate con l'obiettivo di rendere autonome le FFS: nuova regolamentazione dei rapporti fra lo Stato e l'impresa, nuova forma giuridica dell'impresa (società per azioni di diritto speciale) e liquidazione dei debiti.

<sup>1</sup> FF 1997 I 809

Le misure previste dalla Riforma delle ferrovie 1 corrispondono alle esigenze poste ai Paesi dell'Unione europea dalla direttiva 91/440<sup>2</sup> che mira a sviluppare la concorrenza su rotaia – in particolare nel traffico merci – grazie alla separazione delle ferrovie dall'amministrazione statale. Il numero 1.1.1.3 descrive in modo dettagliato le modifiche intervenute nella legislazione europea dopo la Riforma delle ferrovie 1 e la conclusione degli accordi bilaterali fra Svizzera e Unione europea.

### **1.1.1.2 Integrazione della riforma delle ferrovie nella politica dei trasporti svizzera**

#### **Rapporti con i trasporti su strada**

Il quadro generale in cui si inserisce la nuova fase di riforma delle ferrovie è caratterizzato dalla concorrenza fra strada e rotaia. Negli ultimi anni la ferrovia è riuscita a migliorare la qualità delle prestazioni, ma la strada gode ancora di importanti vantaggi. Con l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) vi è stato un avvicinamento dei costi di trasporto, ma non si è ancora riusciti a internalizzare tutti i costi esterni. La concorrenza vigente sul mercato dei trasporti di merci ha comportato una continua diminuzione dei prezzi e il settore dei trasporti stradali ha reagito alla TTPCP incrementando la propria efficienza. Se nel trasporto di merci attraverso le Alpi, dopo anni di perdite e di stagnazione, a partire dal 2000 la ferrovia è nuovamente riuscita a incrementare la propria quota di mercato, nel traffico viaggiatori e negli altri settori del traffico merci la quota non ha subito modifiche o ha registrato una lieve flessione. Obiettivo della Riforma delle ferrovie 2 è perciò di migliorare ulteriormente l'efficienza e la qualità dei trasporti pubblici, in particolare delle ferrovie.

#### **Servizio pubblico**

Garantire l'offerta di base nei trasporti pubblici (servizio pubblico) è un compito dell'ente pubblico. L'obiettivo è di soddisfare le necessità di mobilità della popolazione in maniera durevole mediante un approvvigionamento equilibrato sul piano regionale. Inoltre, una buona rete di trasporti pubblici è importante anche per l'attrattiva economica di una regione. Compito dello Stato è di predisporre le condizioni quadro affinché le imprese possano svilupparsi e affermarsi sul mercato. Si evidenziano legami con la Riforma delle ferrovie 2 nel finanziamento delle infrastrutture (rete ferroviaria), nelle norme relative ai bandi pubblici e nei requisiti che deve soddisfare il traffico di linea.

#### **Decisioni popolari**

La Riforma delle ferrovie 1 e l'introduzione nella Costituzione federale dell'obiettivo di trasferire su rotaia il traffico merci hanno assunto un ruolo fondamentale nell'evoluzione della politica dei trasporti svizzera, che si è sviluppata in modo pragmatico ed è stata trainata da varie decisioni popolari (ad esempio l'Iniziativa delle Alpi, il decreto federale relativo a Ferrovia 2000 e il FTP-Fondo di finanziamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici).

<sup>2</sup> Direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

## **Altre misure nell'ambito della politica dei trasporti**

Oltre che dalla riforma delle ferrovie, le condizioni quadro nel settore dei trasporti vengono influenzate anche dalle seguenti misure:

- introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni;
- Iniziativa delle Alpi;
- nuove trasversali ferroviarie alpine del Gottardo e del Lötschberg;
- Ferrovia 2000;
- allacciamento della Svizzera alle linee ad alta velocità degli altri Paesi.

## **Internazionalizzazione e influsso dell'Unione europea**

L'interconnessione del traffico viaggiatori e merci a livello internazionale continua ad aumentare ed è quindi necessario il coordinamento della politica svizzera con quella europea. L'accordo sui trasporti terrestri con l'Unione europea, entrato in vigore il 1° giugno 2002, firmato il 21 giugno 1999 e accettato in votazione popolare il 21 maggio 2000, deve assicurare il prosieguo della cooperazione. L'accordo, in quanto pilastro della politica estera svizzera nell'ambito dei trasporti, è irrinunciabile per l'applicazione dell'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi.

Con il primo pacchetto ferroviario (infrastrutture), il secondo pacchetto ferroviario e il libro bianco del 2001, l'Unione europea ha presentato i fondamenti della propria politica dei trasporti: l'obiettivo di modernizzare le ferrovie continua a essere prioritario e passa innanzitutto attraverso il promovimento della concorrenza e il miglioramento dell'interoperabilità.

## **Condizioni quadro finanziarie**

Il sistema dei trasporti deve sempre rimanere finanziabile. La nuova impostazione della perequazione finanziaria (NPF) e della ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni (che va semplificata) avrà ripercussioni anche sul finanziamento dei trasporti. Per quanto possibile, il compito di finanziare un determinato settore sarà conferito esclusivamente alla Confederazione *oppure* ai Cantoni. Solamente nell'ambito del traffico regionale – uno dei cosiddetti «compiti in comune» – la responsabilità sarà ancora condivisa dai due livelli istituzionali, mentre nel settore delle infrastrutture è prevista una chiara separazione delle competenze. Si tratta quindi di integrare nella presente riforma le probabili novità della NPF.

### 1.1.1.3

### Evoluzione a livello europeo

L'Unione europea dà ulteriore impulso al progressivo incremento della concorrenza fra le varie imprese ferroviarie nel settore dei trasporti pubblici e in particolare nel traffico ferroviario. Nel 2001, l'UE ha deciso nel «primo pacchetto ferroviario» vari complementi importanti<sup>3</sup> all'originaria direttiva 91/440, che tra l'altro disciplinava anche l'accesso alla rete. Questa direttiva è parte integrante dell'Allegato I dell'accordo sui trasporti terrestri fra Svizzera e Comunità europea, così che la Svizzera applica misure equivalenti. Il 15 marzo 2003 è entrato in vigore il primo pacchetto ferroviario. Le direttive prevedono fra l'altro quanto segue:

- estensione dell'accesso al mercato, ovvero alla rete, nell'ambito del trasporto di merci: in una prima fase sarà aperta una rete transeuropea per il trasporto internazionale di merci (TERNF), mentre in linea di principio a partire dal 15 marzo 2008 sarà possibile accedere a tutta la rete ferroviaria europea;
- per evitare qualsiasi discriminazione l'Unione europea esige che il processo di assegnazione dei tracciati, determinazione del prezzo compresa, venga completamente disgiunto dall'attività delle imprese e dei gruppi che operano anche nel settore dei trasporti. L'attuale servizio comune di assegnazione dei tracciati di FFS, BLS e RM non soddisfa i requisiti delle direttive UE. Per assicurare la compatibilità con l'UE, occorre istituire un servizio di assegnazione dei tracciati indipendente e scorporato. Questo nuovo servizio assumerà le funzioni indispensabili a garantire l'accesso alla rete senza discriminazioni (assegnazione dei tracciati, pianificazione dei tracciati, analisi delle difficoltà, prezzo dei tracciati e orario della rete);
- notevole importanza viene inoltre data allo sviluppo progressivo dell'interoperabilità internazionale, che non va però più limitata, come previsto in un primo tempo, alla rete ad alta velocità;
- l'accesso alla rete, la determinazione del prezzo dei tracciati e l'ammissione delle imprese vengono disciplinate nei dettagli.

<sup>3</sup> – Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.  
– Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie.  
– Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.

L'Unione europea intende accelerare lo sviluppo di uno spazio ferroviario integrato a livello europeo e in data 30 aprile 2004 ha posto in vigore il secondo pacchetto ferroviario<sup>4</sup>, che è la conseguente evoluzione del primo pacchetto ferroviario ed è incentrato in particolare sul miglioramento della sicurezza e dell'interoperabilità e sull'accelerazione impressa all'apertura del mercato nell'ambito delle merci (introduzione del cabotaggio e apertura dei mercati già nel 2006 invece del 2008). Attualmente è inoltre ancora in discussione un'ulteriore liberalizzazione del traffico viaggiatori nel quadro di un terzo pacchetto ferroviario.

Nel dettaglio, gli atti normativi del pacchetto ferroviario 2 hanno i seguenti contenuti:

– *Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (D 2004/49/CE)*

La direttiva disciplina le responsabilità e la ripartizione dei compiti riguardanti la sicurezza nello spazio ferroviario europeo. Viene ora stabilita l'esigenza di un'autorizzazione di sicurezza per far funzionare l'infrastruttura. L'autorizzazione è rilasciata dallo Stato membro in cui è stabilito il gestore dell'infrastruttura. La necessaria certificazione sulla gestione della sicurezza va rilasciata dall'autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria inizia la propria attività ed è valida in tutto il territorio della Comunità. Il certificato di sicurezza supplementare richiesto per determinate tratte ha carattere nazionale ed è rilasciato dall'autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro in cui l'impresa ferroviaria intende effettuare servizi di trasporto ferroviario supplementari. Per finire, la direttiva prescrive che dev'essere garantita l'indipendenza delle autorità nazionali preposte alla sicurezza e degli organismi investigativi.

– *Direttiva che modifica le direttive relative all'interoperabilità (D 2004/50/CE)*

Con questa direttiva in sostanza si equipara la direttiva 96/48/CE (alta velocità) alla sistematica della più recente direttiva 2001/16/CE (sistema ferroviario convenzionale). Il campo d'applicazione è ora esteso a tappe all'intero sistema ferroviario convenzionale.

Per la Svizzera vi è nel complesso una necessità di adeguamento minima, dato che nell'attuare le direttive relative all'interoperabilità si è sempre tenuto conto delle versioni più recenti e che le modifiche, piuttosto marginali, da

<sup>4</sup> – Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (Regolamento sull'agenzia).  
– Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie).  
– Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.  
– Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.



apportare in seguito alla D 2004/50/CE, possono essere inserite nel processo in corso.

– *Modifica della D 91/440/CEE (D 2004/51/CE)*

Con la direttiva modificata, dal 1° gennaio 2006 alle imprese ferroviarie è riconosciuto, a condizioni eque, l'accesso all'intera infrastruttura ferroviaria della Comunità, per il trasporto di merci internazionale. Dal 1° gennaio 2007 alle imprese ferroviarie è consentito l'accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci, il che significa che viene reso possibile anche il cabotaggio nazionale. Ciò consentirebbe ad esempio alla BLS Cargo di assumere trasporti all'interno della Germania e viceversa permetterebbe anche agli operatori del traffico merci degli Stati membri di offrire prestazioni di trasporto all'interno della Svizzera. La Lferr corrisponde già alla direttiva 2004/51/CE, non sono perciò necessari adeguamenti legislativi supplementari.

– *Regolamento sull'agenzia (Regolamento CE n. 881/2004)*

Il regolamento sull'agenzia contiene le indicazioni per l'istituzione dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) con sede a Valenciennes (F). Dall'aprile 2006 l'ERA coordinerà tutti gli aspetti della sicurezza e dell'interoperabilità del sistema ferroviario europeo. Su mandato della Commissione UE, essa valuta la compatibilità delle norme di sicurezza nazionali con la direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (D 2004/49/CE). L'ERA non ha alcuna competenza decisionale, formula raccomandazioni ed emette pareri all'attenzione della Commissione UE e ha un consiglio di amministrazione la cui composizione è stabilita da quest'ultima. All'Agenzia possono partecipare anche Stati terzi come la Svizzera e tale partecipazione è per il nostro Paese l'unica possibilità efficace per difendere i propri interessi nel processo normativo ferroviario dell'UE. Secondo la Commissione UE (DG TREN), la Svizzera sarebbe assai gradita anche come membro.

Nell'ambito dei trattati bilaterali conclusi con l'UE, la Svizzera si è impegnata a conformarsi all'evoluzione della legislazione europea nel settore dei trasporti pubblici e delle ferrovie. L'articolo 52 dell'accordo sui trasporti terrestri prevede la seguente procedura:

- quando una Parte contraente elabora una nuova legislazione in uno dei settori contemplati dall'accordo, deve chiedere in via informale il parere dell'altra Parte;
- una volta adottata, la legislazione modificata va notificata all'altra Parte contraente. Su richiesta di una delle Parti contraenti si procede a uno scambio di opinioni in sede di Comitato misto. (Il Comitato misto è composto di rappresentanti delle Parti contraenti (UE, Svizzera) e si occupa dell'amministrazione e della corretta applicazione dell'accordo sui trasporti terrestri);
- qualora il nuovo diritto sia considerato come una modifica rispetto all'accordo, si deve procedere a una revisione degli allegati al nuovo diritto o dell'accordo stesso, oppure vanno adottate altre misure che garantiscano il corretto funzionamento dell'accordo.

In caso di violazione dell'accordo o se una decisione del Comitato misto non è eseguita, la Parte lesa può adottare misure atte a preservare l'equilibrio dell'accordo.

Attualmente la Svizzera sta negoziando con l'UE il recepimento dei primi due pacchetti ferroviari nell'accordo sui trasporti terrestri. Ciò impone quindi in particolare una modifica delle disposizioni relative all'accesso alla rete senza discriminazioni. Per contro, le ulteriori fasi di liberalizzazione cui punta l'UE attraverso i due pacchetti ferroviari non necessitano di adeguamenti legislativi supplementari, poiché esistono già i necessari disciplinamenti. Il recepimento dei pacchetti ferroviari consentirebbe alle imprese ferroviarie svizzere di accedere più facilmente e incisivamente al mercato dell'UE, rispetto alla situazione attuale dettata dalla direttiva 91/440.

Nei Paesi particolarmente importanti per la Svizzera, l'attuazione delle direttive dell'UE procede nel seguente modo.

### **Germania**

Il 1° gennaio 1999 la Germania ha compiuto un ulteriore passo che fa seguito all'unione delle Reichsbahnen e delle Bundesbahnen e alla fondazione, il 1° gennaio 1994, della Deutsche Bahn AG, attualmente gestita in base al diritto privato. A partire da questa data infatti la Deutsche Bahn AG si è trasformata in un gruppo che controlla sei società anonime e adempie quindi i requisiti posti dalla direttiva 91/440 dell'UE (organizzazione e contabilità separata). La gestione diretta da parte della holding non attribuisce però alle imprese formalmente autonome un margine di manovra in ambito decisionale.

L'accesso alla rete è sempre possibile nel traffico merci, dove la DB Cargo rappresenta l'operatore principale, accanto al quale alcune piccole ferrovie private si sono affacciate sul mercato.

Nel settore ferroviario la concorrenza si è fatta più agguerrita. Una parte delle prestazioni relative al traffico regionale viaggiatori viene ordinata tramite bandi pubblici e ciò ha consentito alle ferrovie private di incrementare la quota di mercato in questo settore, comunque ancora dominato dalla Deutsche Bahn AG che detiene una quota superiore al 90 per cento.

In ossequio ai requisiti dettati dal «1° pacchetto ferroviario» dell'UE e in particolare a quello relativo all'assegnazione dei tracciati da parte di un ente indipendente, si è provveduto a modificare i rapporti fra la DB Netz AG (gestione della rete) e la Deutsche Bahn AG (conti economici separati, divieto parziale per la direzione del gruppo di emanare istruzioni). Presso l'Eisenbahnbundesamt (ufficio federale delle ferrovie) è stato creato un servizio indipendente competente per l'approvazione del sistema dei prezzi dei tracciati della DB Netz AG e il controllo della procedura di assegnazione dei tracciati. Non è ancora chiaro se le misure saranno sufficienti ad adempiere i requisiti posti dalla legislazione europea in vigore dal 2003.

### **Regno Unito**

Il Regno Unito ha realizzato le riforme più profonde. Le tradizionali British Rail (BR) sono state suddivise in 25 società che gestiscono il traffico viaggiatori, 13 imprese di manutenzione, tre che si occupano del materiale rotabile e numerose altre imprese attive nei servizi, nelle forniture ecc. Inoltre, a partire dal 1994, la società Railtrack, che si occupa delle infrastrutture e che è stata completamente privatizzata nel 1996, gestisce l'intera rete nazionale. Ciò ha consentito di separare completamente la gestione delle infrastrutture e quella dei trasporti. Già nell'ottobre del 2001

l'impresa, che in passato era stata tanto fiorente, ha dovuto ammettere di trovarsi sull'orlo della bancarotta e la società per azioni privata Railtrack è stata messa sotto il controllo degli amministratori del concordato. Ciò ha quindi comportato de facto una revoca quasi completa della privatizzazione. Il fallimento di Railtrack viene attribuito soprattutto al fatto che per troppo tempo la manutenzione della rete era stata trascurata. Una serie di incidenti ferroviari aveva evidenziato queste lacune e indotto la società a eseguire i lavori necessari ormai da tempo. I guadagni accumulati inizialmente vennero presto superati dalle perdite e la società non è più riuscita a riprendersi. Nell'ottobre del 2002 per Railtrack è terminata la fase di gestione controllata ed è stata fondata l'azienda pubblica senza scopo di lucro (Company Limited by Guarantee) denominata Network Rail, responsabile della manutenzione dei binari, della segnaletica e degli impianti ferroviari. La Network Rail è finanziata integralmente tramite capitale di terzi e reinveste regolarmente al proprio interno gli eventuali guadagni. Il ruolo degli azionisti viene assunto dall'autorità di vigilanza Strategic Rail Authority (SRA), dalle imprese ferroviarie e dai gruppi di interesse. Per coprire le spese correnti la società fa capo agli introiti derivanti dall'assegnazione dei tracciati, al portafoglio immobiliare e ai contributi dello Stato.

Nel Regno Unito per le imprese attive nel traffico viaggiatori che beneficiano di concessioni valide per un periodo di almeno 7 anni sono previste franchigie che possono anche comprendere un contributo versato sull'arco dell'intero periodo. In pratica la legislazione britannica prevede che vi sia concorrenza unicamente per la periodica assegnazione di queste franchigie.

## **Francia**

La riforma delle ferrovie francesi ha cercato di evitare la divisione della statale Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) in varie società e di garantire, nel contesto della legislazione europea, la posizione delle SNCF in qualità di impresa ferroviaria integrata. La fondazione della società Réseau Ferré de France (RFF), che si occupa delle infrastrutture ha consentito di adempiere ai requisiti minimi posti dell'Unione Europea per la separazione dei settori infrastrutture e trasporti. Considerando però il preciso contratto concluso fra RFF e SNCF la separazione non travalica di molto gli aspetti contabili. La separazione formale dei due settori non è stata operata con l'intento di rendere autonoma la gestione delle infrastrutture. La riforma si è occupata soprattutto di incrementare l'efficienza della SNCF, poiché la Francia continua in gran parte a rifiutare i principi relativi alla concorrenza (ad esempio il cabotaggio) perseguiti dalla Commissione dell'Unione Europea.

Sono però state create le premesse necessarie per istituire il libero accesso alla rete, con il coinvolgimento di tre servizi: il ministero dei trasporti decide in merito alle licenze, ai certificati di sicurezza e all'introduzione di nuovi sistemi; RFF si occupa dell'assegnazione dei tracciati e la SNCF gestisce i tracciati conformemente alle istruzioni di RFF in modo da evitare qualsiasi discriminazione. Finora in Francia soltanto un'impresa viaggia nell'accesso alla rete.

## **Italia**

Rispetto agli altri Paesi, in Italia la direttiva 91/440 dell'UE è stata applicata con un certo ritardo. Le Ferrovie dello Stato (FS) sono state trasformate in società per azioni e le divisioni sono state rese autonome. Il 1° luglio 2001 è diventata operativa la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che gestisce le infrastrutture per conto delle

FS. La separazione è però stata realizzata sotto il cappello di una holding unica. Dal 2001 alcune imprese ferroviarie private, talune tradizionali e talaltre di nuova fondazione, trasportano merci facendo capo alle infrastrutture delle FS.

#### **1.1.1.4 Motivi all'origine della Riforma delle ferrovie 2**

Durante la trattazione della prima riforma tutte le parti in causa hanno affermato che la riforma delle ferrovie andava intesa come un'operazione continua in varie fasi. Alcune questioni importanti e in particolare l'armonizzazione del finanziamento degli investimenti e la nuova regolamentazione della polizia ferroviaria vennero quindi trascurate. Alcuni atti parlamentari, in particolare la mozione 97.3395 della Commissione dei trasporti e delle comunicazioni del Consiglio degli Stati, esigono dal nostro Consiglio una seconda serie di riforme. La mozione ha il seguente tenore: «Entro tre anni dall'entrata in vigore della [prima] riforma delle ferrovie il Consiglio federale ha il compito di presentare al Parlamento una proposta con le modifiche di legge necessarie ad armonizzare integralmente il finanziamento dei trasporti pubblici, segnatamente nel settore degli investimenti.»

#### **1.1.2 Obiettivi della Riforma delle ferrovie 2**

Obiettivo primario della riforma è garantire un sistema ferroviario attrattivo ed efficiente. Questo obiettivo può essere raggiunto solamente migliorando l'efficienza del trasporto pubblico e ottimizzando il rapporto costi-benefici. Le fasi di riforma del 1996 e del 1999 hanno contribuito in maniera rilevante al raggiungimento di questo obiettivo. Per la Riforma delle ferrovie 2 valgono gli stessi obiettivi nell'ambito della politica dei trasporti e finanziaria.

Si è dimostrato che un modo di procedere pragmatico a tappe, alla fine, permette di raggiungere buoni risultati. Alcune esperienze di altri Paesi mostrano invece che riforme molto ampie o introdotte troppo velocemente devono spesso essere revocate. Le fasi di riforma devono quindi sempre essere valutate essenzialmente anche in base alle possibilità di attuazione.

Un ulteriore aumento dell'efficienza dovrebbe soprattutto migliorare la concorrenzialità delle ferrovie. Lo Stato cerca inoltre di migliorare il rapporto costi-benefici generato dall'impiego di notevoli risorse finanziarie nel sistema dei trasporti pubblici e nel settore ferroviario. A parità di risorse impiegate si cerca di incrementare l'offerta di trasporti pubblici, ovvero di mantenere lo stesso volume di traffico con un minore contributo d'esercizio, in particolare nel settore ferroviario. Un importante presupposto è la chiara separazione delle funzioni politiche e imprenditoriali e delle responsabilità di Confederazione e Cantoni.

I primi passi essenziali in questa direzione sono già stati realizzati con la Riforma delle ferrovie 1. La prima riforma è stata incentrata soprattutto sull'autonomia e la liquidazione dei debiti delle FFS e sull'instaurazione di un sistema di accesso alla rete. Con la seconda riforma si cerca in primo luogo di semplificare le responsabilità di Confederazione e Cantoni riguardo al finanziamento dell'infrastruttura. Per quanto possibile, deve essere garantita la parità di trattamento delle ferrovie e devono essere migliorate le fasi di riforma precedenti.

### **1.1.3 Aspetti principali della Riforma delle ferrovie 2**

La Riforma delle ferrovie 2 si occupa quindi in particolare dei seguenti aspetti:

- armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture: semplificazione del sistema e adeguamento della ripartizione delle competenze fra Confederazione e Cantoni alle nuove circostanze e in particolare alla NPC (ad es. dissociazione dei compiti fra Confederazione e Cantoni, finanziamento di programmi);
- parificazione delle imprese di trasporto;
- correzioni in base alla Riforma delle ferrovie 1;
- disbrigo di pendenze della Riforma delle ferrovie 1;
- integrazione nel diritto svizzero del diritto UE, tenuto conto della sua evoluzione dalla conclusione dell'accordo sui trasporti terrestri, in particolare delle direttive relative all'interoperabilità e dei primi due «pacchetti ferroviari». Si vuole innanzitutto garantire l'accesso alla rete senza discriminazioni.

Non sono oggetto del presente progetto (con indicazione dei motivi):

- la privatizzazione (non sono necessari provvedimenti);
- la liberalizzazione (infrastruttura inadeguata; trasporto di merci e bandi pubblici istituiti per l'ordinazione di prestazioni di trasporto, in particolare nell'ambito del traffico regionale: già attuata);
- la liquidazione dei debiti delle casse pensioni (necessità di soluzioni a livello più generale, eventualmente occorrerebbe inserire i problemi specifici del settore ferroviario in un progetto separato);
- il finanziamento dei grandi progetti ferroviari (progetto separato);
- le funivie (progetto separato).

Comunque la legislazione è stata concepita in modo sufficientemente aperto da consentire, in caso di necessità, adeguati sviluppi in questi ambiti; non vi è quindi motivo di forzare l'evoluzione emanando disposizioni di legge nei relativi settori.

La revisione della legge sulle ferrovie del 1995 e le due riforme ferroviarie hanno quindi ora toccato tutte le questioni importanti del settore: traffico viaggiatori, traffico merci e infrastrutture. La riforma delle ferrovie va però considerata un processo ed è quindi necessario continuare a seguire da vicino gli sviluppi del mercato. Periodicamente saranno elaborati rapporti sull'efficacia delle singole misure adottate e della riforma ferroviaria in generale.

### **1.1.4 Settore ferroviario**

L'attuale struttura delle imprese di trasporto concessionarie ha motivazioni storiche. Cesure in questa evoluzione sono stati la statalizzazione delle principali ferrovie nel 1902-1909 e poi dal 1940 l'aiuto alle ferrovie da parte della Confederazione, che vincolava le prestazioni della Confederazione alla condizione di raggruppare le imprese in unità più grandi. Anche la riveduta legge sulle ferrovie ha posto, dal



## **1.2.1 Nuova impostazione del finanziamento delle infrastrutture**

Con la Riforma delle ferrovie 2 si intende:

- impostare gli strumenti di finanziamento sul mantenimento e lo sviluppo a lunga scadenza dell'infrastruttura (manutenzione, rinnovo, investimenti) e abbinarli con le indicazioni strategiche dell'ente pubblico;
- parificare il trattamento delle aziende nel finanziamento delle infrastrutture;
- eliminare il più possibile le doppie competenze e assegnare i compiti ai Cantoni e alla Confederazione in virtù di criteri funzionali, in sintonia anche con i principi della NPC, secondo cui ogni compito va possibilmente assegnato a un unico livello statale.

Questi obiettivi devono essere raggiunti rispettando, per quanto possibile, la neutralità dei costi

### **1.2.1.1 Ruolo dello Stato**

Le infrastrutture vengono finanziate dall'ente pubblico (Confederazione e Cantoni). L'esercizio dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private e le ricorrenti necessità di rinnovo vengono ordinate dall'ente pubblico e finanziate tramite il budget ordinario. Le attività che non rientrano in queste due categorie vengono attualmente finanziate mediante il Fondo di finanziamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici (FTP) oppure i crediti cantonali speciali.

L'impostazione futura del finanziamento delle infrastrutture è già stata fissata nell'ambito della prima riforma delle ferrovie (n. 124.22). Essa prevede che:

- gli investimenti nell'ambito delle attività di trasporto vanno finanziati alle condizioni dettate dal mercato dei capitali;
- gli investimenti nel settore delle infrastrutture vanno finanziati attraverso i crediti senza interessi a rimborso condizionato qualora gli ammortamenti non bastino;
- i grandi progetti e i principali investimenti per l'estensione della rete vanno finanziati con modalità speciali.

Attualmente questi principi vengono in gran parte già applicati (un'eccezione ora da disciplinare è menzionata al n. 2.8). Alla base del sistema vi sono le indennità versate dall'ente pubblico anche per i costi non coperti e pianificati derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione delle infrastrutture. In tal modo il finanziamento delle infrastrutture è interamente a carico dell'ente pubblico. Ciò consente di tenere basso il prezzo dei tracciati, poiché l'esercizio dell'infrastruttura non deve produrre guadagni. La tabella 1 presenta il sistema di finanziamento attualmente in vigore.

**Organizzazione ed entità attuali del finanziamento delle infrastrutture (senza FTP e grandi progetti per il traffico negli agglomerati)**

Proprietà, organizzazione	Rete FFS (azionista unico: Confederazione)	Altre ferrovie d'importanza regionale e nazionale (azionisti di minoranza: di regola l'ente pubblico, la partecipazione della Confederazione è per lo più tra il 20 e il 45%)	Traffico locale e turistico (aziende comunali, ditte private e a economia mista)	Totale
Finanziato dalla Confederazione	1410 milioni di fr.	113 milioni di fr.	–	1855 milioni di fr.
Finanziato dai Cantoni (e dai Comuni)	–	–	200 milioni di fr. (stimati)	422 milioni di fr.
Entità complessive	1410 milioni di fr.	113 milioni di fr.	200 milioni di fr.	2276 milioni di fr.
Rete a scartamento normale	2880 km	201 km	33 km	3677 km
Rete a scartamento ridotto	–	74 km	234 km	1732 km
Lunghezza totale	2880 km	275 km	266 km	5409 km



### 1.2.1.2

## Strumenti di finanziamento – convenzione sulle prestazioni

Dalla tabella 1 risulta chiaramente che alla Confederazione incombe la responsabilità principale nel finanziamento della rete ferroviaria. Finanziamento e condotta strategica dell'evoluzione delle infrastrutture sono aspetti correlati. La Confederazione, assumendo un ruolo di primo piano nel finanziamento, deve quindi determinare anche gli obiettivi da perseguire in materia di trasporti.

Il disciplinamento attuale comporta diversi problemi:

- la conclusione di convenzioni sugli investimenti per le ferrovie private con l'approvazione di tutti i Cantoni su singoli progetti si rivela in parte molto difficile e oneroso. Sono sempre da due a quattro gli uffici presso la Confederazione e i Cantoni a occuparsi delle medesime questioni;
- esistono numerosi punti d'intersezione problematici fra impianti finanziati esclusivamente dalla Confederazione o dai Cantoni e quelli finanziati in comune;
- anche la molteplicità degli strumenti di finanziamento rende difficile una gestione sensata dei singoli settori;
- disparità di trattamento delle imprese: le FFS sono gestite globalmente per un quadriennio mediante convenzioni sulle prestazioni, mentre con le ferrovie private vi sono progetti d'investimento singoli e accordi annuali sulle indennità. Perfino là dove la Confederazione sarebbe unica responsabile, talune responsabilità incombono ai Cantoni (ad es. le opere per lo sviluppo delle ferrovie urbane);
- inoltre, alcuni strumenti non sono adatti ad accompagnare gli investimenti a lunga scadenza e non rispettano la distribuzione dei ruoli fra le imprese (decisioni operative) e l'ente pubblico (indicazioni strategiche).

L'obiettivo è di impostare gli strumenti di finanziamento in funzione del mantenimento e dello sviluppo a lunga scadenza dell'infrastruttura (manutenzione, rinnovo, investimenti) e di abbinarli con le indicazioni strategiche dell'ente pubblico. La prima convenzione sulle prestazioni fra Confederazione e FFS per il periodo 1999–2002 si è affermata come un'operazione positiva e si propone quindi di estendere l'applicazione di questo strumento ad altre società che gestiscono le infrastrutture. In tal modo verrebbe realizzata anche un'armonizzazione di tipo formale.

Per lavorare in maniera efficiente e sensata si dovrebbe limitare anche il numero dei partner che partecipano alle trattative. Di regola, soltanto *un* ente statale dovrebbe partecipare all'elaborazione di una convenzione. Attualmente le ferrovie private sono svantaggiate dal fatto di dover attendere a volte anche a lungo prima che la Confederazione e i Cantoni trovino un accordo sul finanziamento e che la convenzione venga sottoscritta da tutti i partner. Il nuovo modo di procedere è conforme ai principi più moderni introdotti in particolare con la NPF, per cui ogni livello dello Stato deve avere un compito chiaramente delimitato e autonomo.

In linea di principio, la Confederazione dovrebbe concludere con ogni impresa di trasporto interessata una convenzione sulle prestazioni della durata di *quattro* anni comprendente tutti i flussi finanziari del periodo in questione: indennità per i costi non coperti e pianificati delle infrastrutture (manutenzione compresa), indennità per

i costi d'ammortamento (cosiddetto mantenimento della qualità) e i mezzi finanziari per realizzare investimenti che eccedono gli ammortamenti (cosiddetto fabbisogno di base). La convenzione sulle prestazioni dà ad ambedue le parti sicurezza di pianificazione e flessibilità, poiché le risorse finanziarie vengono stanziare sull'arco di quattro anni e possono anche essere spostate all'interno del programma stabilito.

Le imprese dovrebbero essere esortate a *impiegare le risorse nel modo più efficiente possibile*. Oggi ad esempio può capitare che, pur se un impianto potrebbe essere ancora risanato, in base alla disponibilità dei mezzi si investa comunque in un nuovo impianto. In futuro le imprese potranno evitare queste operazioni grazie alla possibilità di impiegare i mezzi previsti per gli investimenti nel settore della manutenzione (e viceversa) alla ricerca della soluzione più economica. Le imprese di trasporto possono così ottimizzare globalmente il proprio operato nell'ambito delle infrastrutture.

A ciò è connessa la rinuncia ad abbinare i fondi federali a determinati progetti (il cosiddetto finanziamento di singoli oggetti). Vengono piuttosto stabiliti, per il periodo di 4 anni, gli obiettivi da raggiungere e viene fissato il quadro finanziario necessario a tale scopo in tale lasso di tempo. Una certa opera può quindi, se la costruzione dura sei anni, essere finanziata in base a una pianificazione che si estende su due o tre convenzioni sulle prestazioni. La rinuncia alle convenzioni relative ai singoli oggetti (dal credito quadro di cui all'art. 56 Lferr) rafforza la responsabilità operativa delle imprese e conduce all'instaurazione della conduzione per obiettivi e strutturata su vari livelli di competenza.

In futuro la Confederazione dovrebbe, se possibile, convertire una parte dei *crediti d'investimento in capitale proprio* della rispettiva impresa ferroviaria (come già avvenuto per numerose ferrovie private negli anni Sessanta e con la Riforma delle ferrovie 1 per le FFS). Così facendo, la Confederazione potrà esercitare il proprio influsso sulle imprese attive sulle tratte di interesse federale.

In futuro una parte dei contributi agli investimenti confluiranno nelle imprese sotto forma di apporto di capitale. Per lo meno a livello di bilancio le ferrovie private dovranno quindi separare i conti relativi all'attività di trasporto da quelli di gestione delle infrastrutture per evitare che il capitale proprio venga integrato nel bilancio complessivo dell'impresa. Le FFS SA hanno già messo in atto la separazione, la Matterhorn-Gotthard-Bahn (ex FO e BVZ) ha costituito una società separata, ma del tutto integrata dal profilo gestionale, e alla BLS è previsto un passo analogo. Le altre imprese attive sulla rete di base saranno presto tenute a conformarsi alle nuove esigenze. A media e lunga scadenza questo processo potrebbe modificare i rapporti di proprietà all'interno delle imprese. Se la Confederazione dovesse ad esempio assumere per un certo periodo il ruolo di finanziatore unico dell'impresa, finirebbe per incrementare costantemente la propria quota di proprietà nel settore aziendale delle infrastrutture. La Confederazione, finanziando da sola una quota importante della rete ferroviaria e offrendo i mezzi per gli investimenti nella forma dell'apporto di capitale, dimostra di riservare un grande interesse per la rete ferroviaria.

### 1.2.1.3

## Suddivisione dei compiti fra Confederazione e Cantoni: ripartizione delle infrastrutture ferroviarie in una rete di base e in una rete complementare

### Situazione iniziale

Attualmente la rete ferroviaria si estende su 5390 chilometri, in gran parte di proprietà delle FFS SA e quindi della Confederazione quale azionista unico. La rete delle ferrovie private conta 2510 chilometri e i Cantoni sono azionisti di maggioranza nella maggior parte delle imprese, mentre la Confederazione è in genere presente come azionista di minoranza. La seguente tabella suddivide la rete fra tratte a scartamento normale e a scartamento ridotto e presenta la situazione dei rapporti di proprietà:

Tabella 2

### Lunghezza della rete delle ferrovie svizzere (senza funivie)

Scartamento normale	FFS	2880 km	53,6 %	68 %
	altre	797 km	14,6 %	
Scartamento metrico	altre	1639 km	30,4 %	32 %
Scartamento ridotto	altre	73 km	1,4 %	
Totale	FFS + altre	5390 km	100,0 %	100 %

Fonte: rilevamento UFT

Le modalità di finanziamento della rete ferroviaria svizzera hanno radici storiche. La Confederazione ha preso a carico solamente le tratte d'importanza nazionale: tutta la rete delle FFS, la rete centrale della BLS e alcune tratte nelle regioni di Basilea e di Sciaffusa. Le altre tratte delle ferrovie private vengono finanziate in comune con i Cantoni nel contesto delle indennità versate a favore dei trasporti regionali. Le linee servite dai tram nelle grandi città vengono invece finanziate dai Cantoni (ovvero dalle città). L'infrastruttura è così finanziata in uno dei tre modi seguenti:

- dalla Confederazione, secondo l'articolo 8 LFFS (convenzione sulle prestazioni) e gli articoli 49 e 56 Lferr (per le rimanenti imprese);
- in comune dalla Confederazione e dai Cantoni, secondo gli articoli 49 e 56 Lferr;
- dai Cantoni ed eventualmente dai Comuni, secondo l'articolo 8 LTP.

Vanno inoltre menzionate le possibilità di finanziamento previste dal FTP e nell'ambito della destinazione vincolata della tassa sugli oli minerali. Inoltre, dal credito quadro di cui all'articolo 56 Lferr, la Confederazione cofinanzia, nel senso di una soluzione transitoria, diversi progetti relativi al traffico negli agglomerati (ferrovia urbana, metrò). Soluzioni definitive in questo settore verranno elaborate indipendentemente dal presente progetto.

## **Svantaggi dell'attuale sistema**

I problemi del sistema attuale sono dovuti in particolare al fatto che la suddivisione delle competenze fra Confederazione e Cantoni deriva in gran parte dalle circostanze storiche e non dipende da criteri funzionali. I livelli di competenza in parte non corrispondono quindi più all'importanza effettiva delle tratte. Ad esempio la tratta Le Day–Le Pont, di interesse chiaramente regionale, è gestita dalle FFS ed è quindi compresa nelle infrastrutture d'importanza nazionale, mentre la tratta Berna–Neuchâtel, che fa parte anche dei collegamenti internazionali, rientra ancora nella categoria del traffico regionale. In questa situazione capita spesso che la competenza relativa a una determinata tratta non spetta all'ente che vanta un interesse preponderante. Nell'esempio citato è chiaro che la tratta Le Day–Le Pont interessa più al Cantone di Vaud che alla Confederazione poiché serve al traffico regionale, ma il Cantone non può assumere iniziative, non contribuendo al suo finanziamento. Vi sono costantemente difficoltà poiché diversi enti pubblici partecipano al finanziamento del medesimo mandato (ad es. il risanamento della tratta, la costruzione di ulteriori binari o la collocazione di una nuova fermata) e perché diverse basi sovvenzionali possono essere determinanti.

## **Obiettivi per la nuova impostazione**

La Riforma delle ferrovie 2 dovrebbe quindi eliminare dove possibile la sovrapposizione di competenze e suddividere i compiti fra Cantoni e Confederazione in base a criteri funzionali. Si tratta di un processo conforme ai principi della NPF, che prevede nel limite del possibile l'assegnazione di singoli compiti a un solo ente pubblico. Nel complesso, ne dovrebbe risultare una semplificazione per Confederazione, Cantoni e imprese di trasporto.

## **Suddivisione del finanziamento delle infrastrutture fra Confederazione e Cantoni**

Approfonditi chiarimenti hanno portato alla conclusione che una suddivisione delle responsabilità in materia di infrastrutture fra Confederazione e Cantoni presenta i vantaggi maggiori:

- è possibile ridurre le sovrapposizioni di competenze;
- rispetto a oggi, è possibile dimezzare i punti d'intersezione fra tratte finanziate con modalità diverse;
- la separazione dei compiti fra Confederazione Cantoni faciliterà l'operato delle imprese di trasporto;
- la Confederazione opera soltanto dove si tratta di difendere interessi preminenti e in questi casi è l'unico partner negoziale;
- questa soluzione consente di rispettare il principio della neutralità dei costi per Confederazione e Cantoni (cfr. numero 4 per indicazioni più precise);
- la problematica sollevata nelle considerazioni introduttive può essere risolta grazie alla nuova ripartizione dei compiti di finanziamento della rete in due categorie al posto delle tre attualmente vigenti.

Attualmente la rete è finanziata per il 56 per cento unicamente dalla Confederazione, per il 3 per cento unicamente dai Cantoni e per il 39 per cento in comune (il 2% delle tratte non riceve contributi dall'ente pubblico). Secondo l'impostazione della rete di base proposta, in futuro la Confederazione dovrebbe finanziare circa l'80 per

cento della rete, la quota dei Cantoni ammonterebbe al 20 per cento circa. Occorre poi considerare che i costi al chilometro variano secondo le tratte.

### **Rete di base e rete complementare**

Confederazione e Cantoni saranno ora responsabili ciascuno per una parte ben definita della rete ferroviaria. Questa suddivisione in una rete di base e in una rete complementare va intesa dal profilo puramente finanziario: *i rapporti di proprietà e i doveri di vigilanza non ne sono interessati*. Per la rete di base sarebbe competente la sola Confederazione, mentre la responsabilità per la rete complementare spetterebbe ai Cantoni oppure a enti da essi stabiliti (Comuni, consorzi cantonali o intercantionali). Nell'attribuire le tratte a una delle due reti occorre tenere conto degli interessi federali e cantonali e rispettare inoltre il principio secondo cui la suddivisione non può portare a maggiori oneri finanziari né a livello federale, né a livello cantonale. Secondo il presente disegno (cfr. figura 1), i Cantoni (e i Comuni), sono responsabili solamente per una minima parte della rete.

### **Criteri per l'attribuzione di una tratta alla rete di base o a quella complementare**

Per consentire l'attribuzione di singole tratte a una o all'altra delle due reti, vanno innanzitutto definite le diverse funzioni di queste ultime. La rete di base deve coprire per lo meno le seguenti funzioni:

- traffico internazionale (passeggeri e merci, compresi gli allacciamenti alla rete ad alta velocità);
- traffico passeggeri a lunga distanza (che, oltre agli agglomerati d'importanza internazionale e nazionale, dovrebbe collegare per lo meno quelli di medie dimensioni importanti a livello regionale);
- linee d'accesso definite alla NTFA e alla rete ad alta velocità;
- stazioni di smistamento, collegamenti alla rete compresi (secondo elenco DE-OARF);
- traffico merci basilare.

Una simile rete comprenderebbe molto meno dell'80 per cento della lunghezza dell'intera tratta e costerebbe alla Confederazione meno che per i suoi attuali compiti. La differenza andrebbe quindi versata ai Cantoni (che però respingono una simile soluzione) come contributo a destinazione vincolata.

Vengono perciò definiti ulteriori criteri che possono giustificare un interesse nazionale per le infrastrutture ferroviarie:

- allacciamento di base di regioni periferiche (cioè con centro regionale o turistico distante più di un'ora dalla rete di base, come ad es. l'Engadina, l'Obergoms e Zermatt) e presa a carico dei collegamenti con l'estero (ad es. Centovallina e Martigny-Chamonix);
- allacciamento di tutte le capitali cantonali (Appenzello, Glarona, Sarnen, Stans);
- tratte che rafforzano le modalità di collegamento in quanto possono fungere da tratte di deviazione o di alleggerimento o presentano modalità di trasporto essenziali da e per la rete principale (ad es. tratti della rete di ferrovia urba-

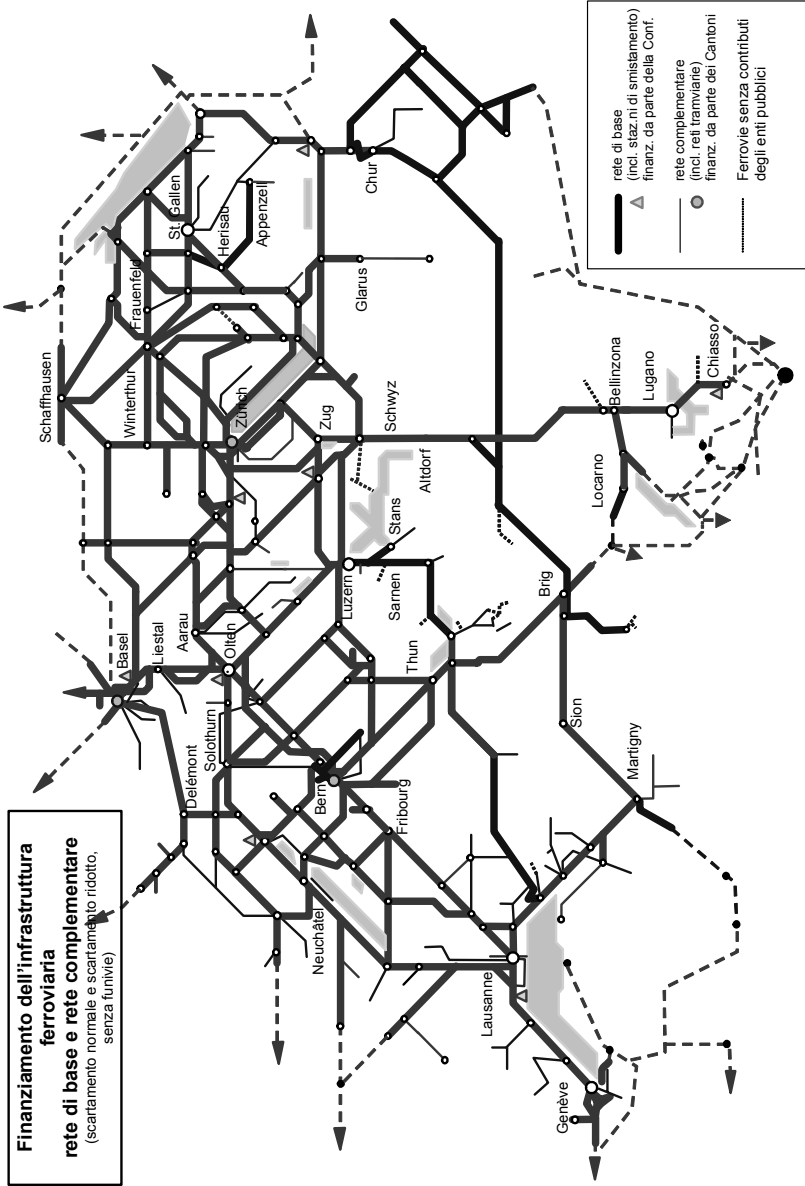
na) e che sono adatte al traffico misto (ad es. traffico passeggeri regionale e recapito merci).

Della rete complementare fanno così parte tratte aventi esclusivamente importanza regionale o locale che non rivestono un ruolo determinante né per il traffico merci né per l'accesso alla rete. Sono nella fattispecie:

- a. tratte che servono esclusivamente al traffico passeggeri locale o regionale e che a causa dello scartamento o della sagoma di spazio libero non possono comunque essere utilizzate altrimenti;
- b. tratte con traffico merci limitato e che non fungono da tratte di alleggerimento per quelle principali.

Sono così soltanto poche le tratte FFS (quattro tratte: Le Day–Le Pont, Monthey–St-Gingolph, Glarona–Linthal ed Emmenbrücke–Lenzburg, con una lunghezza totale di 86 km) a divenire di competenza cantonale (5 Cantoni), ma relativamente molte le tratte di ferrovie private a divenire di esclusiva competenza della Confederazione (v. figura 1).

**Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria**  
**rete di base e rete complementare**  
 (scartamento normale e scartamento ridotto, senza tunnel)



## **Margini di manovra disponibili in fase di applicazione**

Pur se nella suddivisione in una rete di base e in una rete complementare si è badato ad applicare i criteri summenzionati nel modo più uniforme possibile, vi sono stati però stati singoli casi limite, per i quali si è deciso che non dovesse risulturne un maggior onere finanziario per la Confederazione. Le ripercussioni sui Cantoni sono illustrate al numero 3.2.

Bisogna ancora decidere quali elementi di flessibilità vanno integrati nel meccanismo di attribuzione alle due reti in questione. Da un lato è necessario garantire modalità di finanziamento stabili, ma bisogna pure tener conto della necessità di operare delle modifiche. La determinazione dei criteri d'attribuzione dovrebbe favorire anche la flessibilità del sistema. Infatti la rete di base sarà specificata nella legge sulle ferrovie, ma il nostro Collegio dovrebbe avere la facoltà, in base all'evoluzione, di includervi successivamente le tratte che assumeranno nuove funzioni.

La suddivisione della rete ferroviaria proposta permetterà una chiara delimitazione dei compiti e consentirà quindi di arginare le spese, contribuendo così al miglioramento del rapporto costi-benefici derivante dall'intervento dell'ente pubblico. Sarà più facile gestire i punti d'intersezione se sono poco numerosi e se esprimono una logica condivisa dai vari operatori coinvolti. Perciò i criteri di attribuzione devono essere oggettivi e trasparenti.

La rete di base proposta consente di ridurre i punti d'intersezione della metà rispetto a oggi e di evitare gran parte dei trasferimenti finanziari. Inoltre con una rete complementare relativamente poco estesa i Cantoni dovrebbero sopportare solamente spese di coordinamento modeste, poiché le tratte intercantionali non sarebbero numerose. I Cantoni potrebbero quindi eventualmente affidare ai futuri enti operativi negli agglomerati l'ordinazione delle prestazioni di trasporto dei tram e delle ferrovie urbane.

### **1.2.1.4 Convenzioni sulle prestazioni per il finanziamento della rete di base**

Come illustrato sopra (1.2.1.2), l'infrastruttura della rete di base va sostanzialmente finanziata attraverso convenzioni sulle prestazioni. Questo strumento, che esiste dal 1999 tra la Confederazione e le FFS, si è affermato in particolare per quanto riguarda la derivazione degli obiettivi e delle priorità da una visione globale delle esigenze di traffico (traffico a lunga distanza, traffico regionale, traffico merci). Si intende così sottolineare che l'infrastruttura non è fine a se stessa, bensì dev'essere coordinata in maniera ottimale con il traffico che vi si deve svolgere. Con l'estensione dello strumento della convenzione sulle prestazioni all'intera rete di base, anche l'applicazione di questo cappello di politica dei trasporti va estesa di conseguenza. Gli obiettivi di politica dei trasporti risultanti da questa visione integrante su traffico e infrastruttura vanno stabiliti dal Parlamento assieme ai mezzi finanziari. L'attuazione della convenzione sulle prestazioni si suddivide così in tre fasi, illustrate sull'esempio del prossimo periodo convenzionato 2007-2010:

1. Negoziare con le imprese ferroviarie gli obiettivi materiali e finanziarie da perseguire, ascoltando i Cantoni e riassumendo i risultati dei negoziati in un messaggio.



2. Trattazione in Parlamento del messaggio concernente l'offerta e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni 2007-2010 e decisione in merito.
3. Conclusione con le singole imprese, da parte del Consiglio federale, delle singole convenzioni per l'applicazione concreta del decreto federale.

L'estensione dello strumento della convenzione sulle prestazioni necessita di alcuni adeguamenti, poiché la convenzione sulle prestazioni attualmente in vigore fra la Confederazione Svizzera e la società anonima Ferrovie federali svizzere, oltre a un'ordinazione di infrastrutture, comprende anche elementi della strategia del proprietario. Questi due aspetti vanno separati già soltanto per il fatto che vi è la richiesta di mantenere chiaramente distinti i ruoli di committenti e di proprietari. Analogamente a quanto avviene per la Posta e per la Swisscom, per le FFS la determinazione di una strategia del proprietario va prevista esplicitamente nella legge.

Si è anche esaminata la possibilità di portare avanti la convenzione sulle prestazioni con le FFS più o meno nella forma attuale e di definire un nuovo strumento per le rimanenti ferrovie. Ma, poiché la rete ferroviaria va considerata viepiù come un'unità al di là dei confini aziendali (v. ad es. la gestione del traffico a lunga distanza sulla rete della BLS da parte delle FFS), convince di più una soluzione per cui viene trattato in comune l'insieme della rete ferroviaria.

Nel *messaggio concernente l'offerta e il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria*, i seguenti elementi delle convenzioni sulle prestazioni saranno sottoposti per decisione al Parlamento:

1. Gli obiettivi di politica dei trasporti da perseguire con la gestione della rete ferroviaria elaborati come risposta all'interrogativo «la rete ferroviaria deve essere a sostegno di quale offerta?» (investimenti prioritari, ad esempio trasporti urbani o traffico merci, capacità di trasporto da perseguire, sicurezza, piani di rete, necessità di coordinamento fra le imprese e con i progetti maggiori ecc.). Questi obiettivi poggiano sul lavoro di base delle imprese ferroviarie e del servizio di assegnazione dei tracciati.
2. Un limite di spesa pianificato sull'arco di 4 anni a titolo d'indennità per le prestazioni convenute, inclusi eventuali contributi per investimenti a favore dei proprietari di materiale rotabile, nei casi in cui ciò consente di ridurre i costi delle infrastrutture («infrastruttura mobile»). Questi mezzi, stabiliti dall'Assemblea federale, servono alla parte della rete di base gestita dalle FFS e dalle rimanenti imprese, incluse le funzioni fondamentali per la rete ferroviaria (ad es. esercizio della rete di radiocomunicazione digitale nazionale GSM-R).
3. Ripartizione del credito sulle imprese (FFS, RhB, BLS, altre) o sugli impieghi (mezzi per l'installazione del sistema ETCS sui veicoli). Viene inoltre stabilito a quali condizioni, ad esempio definizioni di nuove strutture, fusioni o cambiamenti nella rete, il Dipartimento può procedere a trasferimenti.
4. Elenco dei progetti d'investimento concreti per il potenziamento delle capacità. Gran parte dei mezzi del limite di spesa serve all'esercizio e al mantenimento dell'infrastruttura della rete. Come finora, devono rimanere possibili potenziamenti delle capacità legati alla manutenzione. Potenziamenti più ampi devono di regola essere resi possibili mediante finanziamenti speciali

(ad es. fondo FTP, finanziamento del traffico negli agglomerati). Singoli progetti per potenziare le capacità possono essere inseriti nelle convenzioni sulle prestazioni con relativo aumento del credito d'impegno. Simili progetti vanno però menzionati esplicitamente.

Queste decisioni vanno completate nel messaggio mediante esposizioni sul concetto di controlling per le convenzioni sulle prestazioni e risultati dalle convenzioni sulle prestazioni concluse finora. Anche i testi previsti delle convenzioni sulle prestazioni sono parte integrante degli elementi utili all'interpretazione della legge.

Complessivamente il messaggio concernente le convenzioni sulle prestazioni presenterà quindi gli obiettivi della politica dei trasporti riferendosi però non più solamente alle FFS, ma a tutta la rete ferroviaria interessata. Le convenzioni sulle prestazioni in senso stretto, ossia i contratti con le imprese, dovrebbero comprendere unicamente le disposizioni esecutive relative al limite di spesa, gli obiettivi specifici e la ripartizione dei mezzi finanziari fra le varie imprese ferroviarie.

La soluzione presentata comporta i seguenti cinque vantaggi:

- il Parlamento può occuparsi attivamente e con una certa regolarità (ogni quattro anni) dello sviluppo della rete ferroviaria svizzera;
- la convenzione sulle prestazioni e il limite di spesa consentono di tenere conto più adeguatamente delle lunghe scadenze che caratterizzano il mantenimento della qualità e lo sviluppo delle infrastrutture;
- l'elaborazione degli obiettivi assieme alle imprese garantisce una visione globale sulle ferrovie;
- per le ferrovie private riveste particolare importanza il passaggio dalle indennità accordate annualmente per le infrastrutture e dai contributi per singoli investimenti alle convenzioni sulle prestazioni quadriennali che precisano i diversi ruoli degli operatori coinvolti e consentono di operare con maggiore efficienza. In tal modo si riduce anche il numero dei partner coinvolti nelle trattative;
- l'efficienza dei mezzi impiegati può essere incrementata con un orientamento basato sugli obiettivi strategici.

### **1.2.1.5 Delimitazione degli strumenti di finanziamento nella rete di base**

Attualmente il finanziamento delle infrastrutture segue due binari diversi. I mezzi previsti per il *finanziamento ordinario* devono essere impiegati in primo luogo, conformemente alle esigenze poste dal committente, per mantenere le infrastrutture ferroviarie in buono stato e per adeguarle all'evoluzione dei trasporti e delle relative tecnologie. Per gli altri investimenti sono previsti *finanziamenti speciali* da parte della Confederazione (ad es. fondo FTP, introiti a destinazione vincolata derivanti dalla tassa sugli oli minerali, fondi infrastrutturali pianificati per il traffico negli agglomerati) o dei Cantoni ad (es. fondo trasporti del Cantone di Zurigo). La premessa è che i committenti responsabili per il finanziamento dell'impresa si dichiarino disposti a sopportare i successivi costi derivanti dalle infrastrutture finanziate tramite crediti speciali.

Comunque il fondo a cui bisogna attingere per finanziare un determinato progetto (convenzione sulle prestazioni, fondo per i grandi progetti ferroviari) deve essere stabilito dalla Confederazione (oppure, a seconda dei casi, dal Cantone) in base a criteri trasparenti, e non dalle imprese richiedenti. La legge deve fissare soltanto i principi fondamentali necessari in ambito esecutivo, mentre le condizioni poste dalle varie procedure di finanziamento devono essere simili per evitare lo sviluppo di incentivi inadeguati. Attualmente, ad esempio, alcuni finanziamenti basati sulla legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin, RS 725.116.2) vengono ancora concessi unicamente a fondo perso, anche nel caso di investimenti contabilizzati fra gli attivi di bilancio. In futuro anche i finanziamenti concessi in base al fondo per i grandi progetti ferroviari, alla LUMin e a procedure cantonali speciali dovranno prevedere crediti senza interessi rimborsabili a determinate condizioni per le costruzioni e gli impianti che vengono contabilizzati fra gli attivi e riservare i contributi a fondo perso alle altre opere.

La legge lascia aperta l'opportunità di inserire nella convenzione sulle prestazioni singoli progetti che servono all'ampliamento della rete o che portano a sostanziali potenziamenti delle capacità. Ciò va però stabilito esplicitamente con il decreto sul limite di spesa, il che significa che i singoli progetti vanno elencati nel decreto federale.

### **Finanziamento delle infrastrutture aperte al pubblico**

Durante la procedura di consultazione si è voluto chiarire se tutte le infrastrutture aperte al pubblico (stazioni, fermate) lungo la rete di base vadano trattate alla stessa stregua degli impianti ferroviari. Nell'interesse di un finanziamento uniforme che copra tutti gli aspetti funzionali, i Cantoni e le imprese di trasporto si sono espresse contro l'introduzione di un disciplinamento speciale per suddette infrastrutture. Va piuttosto definito un equipaggiamento minimo sensato da parte della Confederazione. Per contro, è largamente accettato il fatto che le esigenze di comfort che vadano oltre (ad es. ulteriori accessi alle banchine) debbano essere finanziati dai diretti interessati.

#### **1.2.1.6 Finanziamento della rete complementare**

Il finanziamento della rete complementare spetta solamente ai Cantoni. Ciò rispetta il loro interesse nei confronti di queste tratte e consente loro di decidere su di esse autonomamente dalla Confederazione.

Poiché in futuro la Confederazione finanzia da sola la rete di base, la rete complementare non comporta per i Cantoni alcun onere supplementare (neutralità dei costi). Non si tratta di un nuovo compito per loro, bensì di un trasferimento di compiti.

I Cantoni possono scegliere liberamente le modalità di gestione della rete e di ordinazione delle prestazioni, anche se la Confederazione ritiene opportuna la conclusione di convenzioni sulle prestazioni almeno con le imprese attive su entrambe le reti. La gestione delle imprese più piccole le cui tratte sono unicamente sulla rete complementare non sottostà per contro ad alcun vincolo particolare.

La NPF prevede che anche in futuro la Confederazione sostenga con contributi per investimenti la rete complementare che serve al traffico degli agglomerati. In particolare, si tratta di un finanziamento sussidiario (meno del 50%) di nuovi progetti.

### **1.2.1.7 Prezzo dei tracciati**

#### **Prezzi dei tracciati nell'ottica degli esercenti**

Un sistema basato sui prezzi dei tracciati adempie due funzioni principali: garantire gli introiti e promuovere una gestione economicamente razionale dei tracciati. Per motivi preminenti, in particolare legati alla politica di trasferimento, la Svizzera rinuncia a prezzi dei tracciati che coprano i costi. Gli introiti derivanti dai tracciati consentono di coprire il 50 per cento dei costi d'esercizio diretti (senza ammortamenti) delle infrastrutture ferroviarie.

La bassa copertura dei costi con i prezzi dei tracciati impedisce che con un sistema basato su di essi si creino incentivi agli investimenti. Ma prezzi più elevati non avrebbero soltanto ripercussioni negative sul trasferimento, bensì necessiterebbero anche di un aumento delle indennità versate per il traffico regionale, il carico sugli enti pubblici rimarrebbe elevato. Non essendo possibile migliorare la copertura dei costi, non vi è dunque alcuna ragione di modificare l'orientamento fondamentale del sistema. La mancanza d'incentivi dev'essere compensata da direttive e controlli (tra cui il benchmarking) relativi all'impiego dei mezzi finanziari disponibili.

#### **Prezzi dei tracciati nell'ottica degli utenti**

Per avere una valutazione dettagliata del sistema basato sui prezzi dei tracciati, è stata svolta un'indagine presso gli utenti e in seguito a essa è stato ridotto il contributo di manutenzione basato sul peso e destinato a sgravare il traffico merci.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha quindi chiesto a periti esterni di suggerire eventuali miglioramenti nella struttura dei prezzi dei tracciati e di chiarire se il sistema è conforme ai requisiti previsti dall'UE. La perizia ha confermato che l'orientamento di base del sistema è adeguato e ha evidenziato che a livello europeo il prezzo minimo definito in Svizzera non risulta per nulla eccessivo e va addirittura considerato piuttosto basso. In particolare la perizia constata che oggi il trasporto di merci risulta avvantaggiato rispetto al trasporto di passeggeri e non ritiene opportuno ridurre ulteriormente la componente del prezzo relativa alle tonnellate-chilometro lorde.

La valutazione sostanzialmente positiva del sistema si basa anche sul fatto che consente una certa flessibilità nella definizione del dettaglio. Fa eccezione il traffico passeggeri, dove ora bisognerà creare questa flessibilità. Ma ciò non deve servire a modificare i prezzi dei tracciati più frequentemente o entro termini più brevi.

È necessario modificare unicamente una disposizione di legge: il contributo di copertura previsto per i trasporti di passeggeri al beneficio di una concessione non dovrebbe essere definito solamente in percentuale degli introiti dei trasporti, ma dovrebbe tenere conto anche dei criteri previsti dall'articolo 9b Lferr per altre modalità di trasporto (diversa incidenza sul costo della rete dei vari tipi di trasporto, emissioni inquinanti dei veicoli, domanda). Il livello del prezzo minimo dovrebbe ancora essere stabilito sulla base di un valore medio.

## **1.2.2 Servizio di sicurezza (polizia ferroviaria)**

La Riforma delle ferrovie 2 comporterà le seguenti modifiche: la polizia dei trasporti potrà disporre di una base giuridica di stampo moderno, si occuperà anche di proteggere i viaggiatori (e non soltanto l'esercizio regolare) e potrà operare su tutti i mezzi pubblici di trasporto. Il miglioramento della sicurezza dei passeggeri può rendere più attraenti i trasporti pubblici. Oltre a ciò, il servizio di sicurezza ha l'importante compito di ridurre il potenziale di pericolo generale che l'esercizio ferroviario cela in sé per viaggiatori e terzi.

### **1.2.2.1 Polizia ferroviaria e legge sulla polizia delle strade ferrate**

La vigente legge federale del 1878 sulla polizia delle strade ferrate<sup>5</sup> autorizza le ferrovie a istituire un servizio di polizia ferroviaria e annovera anche vari reati penali relativi all'esercizio ferroviario, anche se le imprese ferroviarie non possono comunque pronunciare sanzioni penali. La polizia ferroviaria si occupa innanzitutto di garantire la sicurezza dell'esercizio e dei viaggiatori, ma può anche esercitare una funzione dissuasiva (compresi eventuali avvertimenti sulle sanzioni penali incombenti), adottare misure urgenti e redigere rapporti di polizia all'indirizzo delle autorità cantonali autorizzate ad aprire un'inchiesta penale. Rimane garantita la sovranità dei Cantoni in materia di procedura penale sancita dalla Costituzione federale.

### **1.2.2.2 Attuale svolgimento dei compiti di polizia ferroviaria**

A differenza di altri Paesi, in Svizzera la polizia ferroviaria non è stata trasformata in un corpo speciale di polizia. In base alla legge sulla polizia delle strade ferrate (art. 12 cpv. 1) le ferrovie designano gli impiegati autorizzati ad esercitare la funzione di agenti di polizia ferroviaria. In quanto a ufficialità e alle modalità d'investitura questi agenti sono parificati ai poliziotti cantonali o comunali (art. 12 cpv. 2) cui spettano comunque in esclusiva le funzioni di polizia specifiche (art. 12 cpv. 3).

Queste modalità di regolamentazione richiedono un'ampia cooperazione fra i due organi di polizia che non ha denotato lacune sostanziali per più di un secolo. La polizia ferroviaria non è mai stata considerata né come un corpo di polizia speciale né come un organo ausiliario delle autorità di polizia locali.

Il compito di garantire l'ordine pubblico, la tranquillità e l'attività di prevenzione e di repressione dei reati previsti dal diritto ordinario (crimini e delitti) spetta agli organi di polizia cantonali e comunali, anche sulle aree ferroviarie. In questi casi la polizia ferroviaria può eventualmente intervenire prima dell'arrivo della polizia civile fermando e consegnando le persone sospette alle autorità di polizia competenti, verificando i dati personali e redigendo un rapporto. Nella pratica la collaborazione con gli organi di polizia ferroviaria si è dimostrata preziosa, in particolare quando sono necessarie conoscenze tecniche e locali. A volte invece la polizia civile inter-

<sup>5</sup> RS 742.147.1

viene in aiuto di quella ferroviaria, ad esempio quando bisogna fermare gli autori di atti di violenza nell'ambito di infrazioni alle disposizioni ferroviarie.

### **1.2.2.3 Minacce per la sicurezza nei trasporti pubblici**

Negli ultimi anni gli atti di violenza e i delitti attinenti al mondo della droga sono aumentati anche nell'ambito dei trasporti pubblici. Nei momenti di minor frequenza la gente cerca sempre più di evitare i trasporti pubblici e i viaggiatori considerano insoddisfacente il livello di sicurezza delle stazioni ferroviarie e dei treni. Inoltre sono in aumento le aggressioni nei confronti del personale addetto ai trasporti pubblici e i casi di danneggiamento e di vandalismo che comportano ingenti spese di ripristino. Per le ferrovie i problemi relativi alla sicurezza dei passeggeri comportano quindi notevoli spese.

L'insicurezza dei passeggeri è dovuta a motivi oggettivi ma anche soggettivi. Si possono infatti distinguere due problematiche principali: le vere e proprie attività criminali che minacciano la vita, la salute e i beni dei viaggiatori, come nel caso delle violenze fisiche e dei furti, e i disturbi arrecati da un ampio spettro di fenomeni come gli imbrattamenti, le insolenze, il consumo di droghe ecc. che infastidiscono i passeggeri.

Le imprese di trasporto devono sforzarsi soprattutto di garantire la sicurezza e il benessere dei cittadini in qualità di clienti e viaggiatori potenziali. Alcune inchieste mostrano che molte persone hanno paura di servirsi dei trasporti pubblici. Si tratta di un fenomeno che ha assunto proporzioni preoccupanti. Inoltre anche il personale delle imprese di trasporto si sente più spesso minacciato: l'incremento delle aggressioni e delle lesioni è attestato dalla relative assenze dal posto di lavoro.

Talune imprese non riescono più a tenere sotto controllo questa evoluzione con il sistema tradizionale (doppia funzione del personale attivo nel servizio di controllo e di sicurezza). Alcune hanno già reagito costituendo o commissionando un servizio di sicurezza (FFS, VBZ, SZU, ZVB, RBS, BSU, MOB, TRN, Turbo, SOB). Le misure necessarie variano a seconda dei mezzi di trasporto, delle tratte e dell'ora considerati. In alcuni treni è necessario intervenire con un vero e proprio servizio di sicurezza, mentre in altri mezzi di trasporto vengono richiesti soprattutto maggiori controlli per limitare il disturbo arrecato ai passeggeri e gli atti di vandalismo perpetrati ai danni dei veicoli e degli impianti. Non si è comunque potuta accertare una correlazione diretta fra la riduzione della sorveglianza sui convogli e l'incremento della criminalità.

L'opinione pubblica tende a mettere in correlazione queste nuove modalità di gestione con la problematica relativa alla sicurezza e i media commentano di conseguenza. Inoltre si può constatare una certa tendenza a sopravvalutare sia i rischi in cui si può incorrere viaggiando sui mezzi pubblici sia gli influssi delle nuove modalità di gestione. Nel complesso, la sicurezza nei trasporti pubblici è divenuta un tema di rilevanza politica.

#### **1.2.2.4 Il cammino verso una nuova soluzione**

La revisione della legge del 1878 sulla polizia delle strade ferrate venne già chiesta dal postulato Vetsch inoltrato nel 1964. Un progetto di revisione venne presentato al Parlamento nell'ambito della revisione delle indennità concesse alle imprese di trasporto concessionarie per le prestazioni a favore dell'economia generale proposta dal Consiglio federale nel messaggio del 18 novembre 1987 (FF 1988 I 1024), in seguito ritirato soprattutto per problemi relativi alla nuova regolamentazione delle indennità.

Il problema della sicurezza sui treni è stato riconosciuto alla fine del 1991 dalla Commissione intercantonale della circolazione stradale – organo della Conferenza intercantonale dei direttori di giustizia e polizia – che ha costituito un gruppo di lavoro apposito. Il gruppo ha potuto accertare che la problematica relativa alla sicurezza sui treni necessita di interventi differenziati a livello regionale. Alla fine del 1993 la Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia ha trasmesso il rapporto elaborato in questo ambito al capo del DFTCE (oggi: DATEC) con richiesta di approfondire la questione.

Nel 1998, un progetto rielaborato è stato oggetto di una procedura di consultazione e di un successivo rapporto. Le priorità stabilite per la Riforma delle ferrovie 1 hanno nuovamente posticipato la trattazione di questo tema nell'ambito della Riforma delle ferrovie 2.

Il 1° agosto 2001 la polizia ferroviaria delle FFS è stata trasferita a una filiale alla quale la Securitas SA partecipa con un 49 per cento del capitale azionario. L'obiettivo di questa impresa comune è di sfruttare il know-how della Securitas in materia di sicurezza, soprattutto riguardo alla formazione e al perfezionamento del personale. L'Ufficio federale di giustizia ha sostanzialmente considerato accettabile questa soluzione, segnalando tuttavia che le relative basi legali dovevano essere migliorate. Il presente disegno di legge intende colmare questa lacuna giuridica.

#### **1.2.2.5 Soluzione proposta per un servizio di sicurezza**

Il postulato Vetsch afferma – a ragione – che la legge sulla polizia delle strade ferrate è oramai superata dal punto di vista formale e materiale. Alla luce della mutata situazione, essa viene adeguata alle esigenze differenziate delle singole regioni e delle singole imprese. Con la nuova legge federale le imprese di trasporto dovrebbero poter disporre dei mezzi necessari per adempire con flessibilità i loro compiti nell'ambito della sicurezza, tenendo conto delle varie circostanze che si possono presentare e di soluzioni a livello regionale. Risulta inoltre opportuno estendere il campo d'applicazione ad alcuni settori (ad es. autobus, battelli, funivie) finora non considerati dalle disposizioni relative alla polizia delle strade ferrate. Il nuovo progetto abbandona il termine di polizia delle strade ferrate e propone un «servizio di sicurezza» applicabile a tutte le imprese che operano nel settore dei trasporti pubblici di viaggiatori e non solamente alle ferrovie. Questo servizio di sicurezza viene disciplinato tenendo conto delle attuali esigenze e tramite chiare disposizioni relative all'attribuzione delle competenze.

Il progetto propone le seguenti modifiche:

- la legge sulla polizia delle strade ferrate viene sostituita da una nuova legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto;
- per le mansioni e le prerogative dei servizi di sicurezza di tutti i mezzi di trasporto pubblici vengono istituite chiare basi legali;
- oltre alla protezione dell'esercizio ordinario, i servizi di sicurezza avranno il compito di garantire la sicurezza dei passeggeri e degli impiegati;
- il mancato rispetto delle disposizioni emanate dai servizi di sicurezza sarà punibile;
- il servizio di sicurezza potrà essere affidato a un'organizzazione privata, esigendo però il rispetto di condizioni restrittive.

### **1.2.2.6 I compiti delle imprese di trasporto nell'ambito della sicurezza**

La soluzione proposta in questo ambito dovrebbe rafforzare la già collaudata collaborazione della polizia civile con quella ferroviaria o con i relativi servizi di sicurezza delle imprese di trasporto e non modifica in alcun modo il mandato della polizia cantonale e comunale relativo al mantenimento dell'ordine pubblico locale. Le imprese di trasporto sono comunque sempre tenute (già soltanto in virtù del contratto di trasporto) ad agire anche in modo autonomo per proteggere i passeggeri da eventuali atti illeciti, molestie ecc. durante il viaggio. Il trambusto e i rischi connessi con i viaggi giustificano l'impiego di personale idoneo, formato appositamente nel rispetto di requisiti minimi. Solamente le imprese di trasporto sono in grado di garantire con la massima efficienza un miglioramento della sicurezza nel contesto di un rapporto ottimale fra costi e benefici.

I compiti dei servizi di sicurezza si limitano a imporre il diritto di polizia e il contratto di trasporto e si fermano là dove inizia la sovranità della polizia cantonale. Sempre che per il perseguimento penale vengano assunte competenze di sostegno, esse sono molto limitate e non si estendono molto oltre i diritti che spettano anche ai privati. L'ambito dei compiti di polizia dei servizi di sicurezza delle imprese di trasporto è così marginale.

Si potrà scegliere tra due modalità di attuazione del servizio di sicurezza: le imprese di trasporto, in seguito a un'analisi dei rischi sulla propria rete, adottano se necessario le misure adeguate, che potranno consistere nell'istituire un corpo di polizia dei trasporti con compiti esclusivamente di sicurezza, oppure optare per il modello della cosiddetta «doppia funzione» e affidare quindi il servizio al personale d'esercizio o viaggiante che ha seguito una formazione specifica.

L'articolo 4 capoverso 3 del progetto di legge federale sul servizio di sicurezza delle imprese di trasporto delega al nostro Consiglio il disciplinamento della formazione e dell'equipaggiamento. L'armamento è limitato a manganelli e sostanze irritanti. Si rinuncia a equipaggiare i servizi di sicurezza con armi da fuoco.

Le imprese di trasporto possono esercitare congiuntamente il servizio di sicurezza nel quadro di convenzioni d'esercizio o, con autorizzazione dell'Ufficio federale dei trasporti, affidarlo a un organismo con sede in Svizzera. Esse devono disporre di una



partecipazione maggioritaria a queste «filiali» (in termini di voti e capitale) e rimangono anche responsabili dell'adempimento regolare dei compiti trasferiti. L'obiettivo non è dunque una privatizzazione generale o addirittura una commercializzazione della polizia dei trasporti, bensì il concentramento di tale polizia in un'unica organizzazione particolare alla quale potrebbero venir fatti partecipare anche servizi di sicurezza privati per sfruttarne le conoscenze tecniche specifiche. Di regola i servizi di sicurezza privati non possono utilizzare i mezzi di coercizione di cui dispone lo Stato. In questo caso però la delega di potere coercitivo appare ragionevole poiché delimitata da condizioni molto restrittive caratterizzate da possibilità di coercizione ridotte al minimo. Per questo molti poliziotti attualmente in servizio presso le FFS provengono già dai ranghi del personale ferroviario.

I costi del servizio di sicurezza vanno registrati nella contabilità aziendale sotto forma di costi d'esercizio e vengono coperti secondo le modalità abituali. Se in futuro i costi dovessero risultare superiori a quelli attuali, le imprese li copriranno mediante gli introiti d'esercizio oppure i committenti provvederanno ad aumentare le indennità.

### **1.2.3 Garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni**

#### **1.2.3.1 Situazione iniziale**

La Riforma delle ferrovie 1 mirava a garantire l'accesso senza discriminazioni alla rete mediante la separazione contabile e organizzativa di infrastruttura e traffico nonché mediante la Commissione d'arbitrato indipendente. L'UE ha nel frattempo deciso di fare un ulteriore passo in avanti nella garanzia della non discriminazione, chiedendo l'istituzione di servizi indipendenti di assegnazione dei tracciati. Se anche in futuro le imprese svizzere intendono operare con gli stessi diritti sul mercato europeo, la Svizzera è tenuta, in ossequio all'articolo 52 numero 6 dell'Accordo sui trasporti terrestri, ad adottare nella propria legislazione soluzioni adeguate.

#### **1.2.3.2 Servizio di assegnazione dei tracciati**

Di regola, i gestori dell'infrastruttura svizzeri – tutte imprese integrate – assegnano direttamente i tracciati alla propria rete. In estate del 2001 le FFS e le BLS hanno riunito i loro servizi di assegnazione dei tracciati in un One Stop Shop (OSS) comune e collaborano in quel contesto. Nel frattempo anche le RM hanno affidato a questo servizio, incorporato nella Divisione infrastruttura delle FFS, l'assegnazione dei tracciati, mentre sono in corso trattative con altre imprese.

Il 15 marzo 2001 l'UE ha messo in vigore il primo pacchetto ferroviario – il cosiddetto «pacchetto d'infrastruttura ferroviaria» (cfr. n. 1.1.1.3). Esso chiede che i tracciati siano assegnati da un servizio che non fornisce prestazioni di trasporto ferroviario e che sia indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano legale, organizzativo e decisionale (art. 6 cpv. 2 D 2001/12/CE e art. 14 cpv. 2 D 2001/14/CE). All'inizio di aprile del 2004, la Commissione dell'UE ha comunicato alla Svizzera che il servizio comune di assegnazione dei tracciati di FFS, BLS e RM non soddisfa i requisiti di indipendenza delle direttive UE. Ma per la Svizzera è di enorme importanza armonizzare le sue prescrizioni con il diritto dell'UE: soltanto così è possibile

arrivare a una politica dei trasporti coordinata. Senza coordinamento con i partner si giunge a distorsioni della concorrenza, traffico di aggiramento, mancanza di accesso alla rete e altri svantaggi per la politica dei trasporti svizzera e in particolare per quella di trasferimento.

Al fine di garantire la compatibilità con l'UE sono state esaminate diverse varianti. Dato che, in base alle esperienze fatte, in Svizzera non entra in linea di conto una separazione totale fra i trasporti e l'infrastruttura, com'è stato messo in atto in vari Stati europei, è stata elaborata una soluzione con un «servizio di assegnazione dei tracciati indipendente». Questo nuovo servizio deve disporre di ampie competenze affinché la sua indipendenza sia effettivamente garantita. Le sue funzioni minime sono:

- assegnazione dei tracciati;
- pianificazione dei tracciati;
- analisi degli ingorghi;
- prezzo dei tracciati (incasso, determinazione dei prezzi dei tracciati);
- orario della rete.

Ciò inevitabilmente aumenterà il numero dei punti d'intersezione, poiché singole funzioni delle società che gestiscono le infrastrutture dovranno essere svincolate.

Il servizio dovrà essere istituito quale istituto autonomo della Confederazione. Le relative basi giuridiche devono essere iscritte nella legge sulle ferrovie. È previsto che il nostro Consiglio nomini il consiglio di amministrazione. La struttura dirigenziale è così formata sostanzialmente in maniera simile a quella di una società anonima. Il consiglio di amministrazione prende le decisioni strategiche e nomina la direzione, facendo così in modo che quest'ultima abbia la necessaria indipendenza dall'Amministrazione federale e dalle imprese ferroviarie.

Sono state esaminate anche altre forme giuridiche per l'assegnazione dei tracciati, in particolare una società anonima o l'integrazione nell'Amministrazione federale, ma è soprattutto l'indipendenza richiesta a frapporti a simili soluzioni. Poiché determinate parti dell'Amministrazione federale hanno anche il compito di esercitare la funzione di proprietario presso le imprese ferroviarie, in particolare presso le FFS, potrebbero risultarne conflitti d'interesse.

Da una prima stima dei compiti risulta un effettivo di una quarantina di collaboratori per un preventivo di 8-9 milioni di franchi. Questo tuttavia, per la Confederazione, non avrà ripercussioni sull'effettivo del personale, in quanto il servizio di assegnazione dei tracciati coprirà interamente i propri costi mediante emolumenti riscossi dalle società che gestiscono le infrastrutture per ogni tracciato venduto; per le società ne risulterà un onere supplementare limitato, poiché il servizio si accompagna a un onere di coordinamento maggiore e a strutture in parte ridondanti, da cui indennità federali più elevate.

Il servizio di assegnazione dei tracciati sarà competente per tutte le società che gestiscono le infrastrutture ferroviarie a scartamento normale, fatta eccezione per le ferrovie a cremagliera e le tranvie.

### 1.2.3.3 Ruolo della Commissione d'arbitrato

All'UFT compete fondamentalmente la vigilanza sull'accesso alla rete. Determinate competenze sono affidate anche alla Commissione d'arbitrato conformemente all'articolo 40a Lferr, alla Commissione della concorrenza ed eventualmente al Sorvegliante dei prezzi; ai gestori dell'infrastruttura inoltre sono riconosciuti diritti di controllo (ma non obblighi di controllo).

#### Compiti della Commissione della concorrenza

In base alla legge sui cartelli (LCart; RS 251), la *Commissione della concorrenza* tratta le questioni inerenti alle disposizioni sulla concorrenza, in particolare la formazione abusiva dei prezzi ai sensi dell'articolo 7 LCart (misure volte a ostacolare la concorrenza o a impedire determinati trasporti nonostante capacità dei tracciati ancora disponibili). Ai sensi dell'articolo 3 LCart fanno eccezione:

- la definizione dei prezzi dei tracciati, sempre che questa avvenga per opera dell'*Ufficio federale* o del Dipartimento; in questo caso il *Sorvegliante dei prezzi* ha, in virtù dell'articolo 14 della legge sulla sorveglianza dei prezzi (LSP; RS 942.20), il diritto di essere consultato se i gestori dell'infrastruttura o il servizio di assegnazione dei tracciati chiedono l'aumento dei prezzi dei tracciati;
- le contestazioni che si riferiscono a un'attività sottoposta a concessione in base alla legge sul trasporto di viaggiatori (competenza dell'*Ufficio federale* o del Dipartimento);
- le controversie fra utenti della rete e gestori dell'infrastruttura concernenti una convenzione sull'accesso alla rete conclusa o richiesta dall'utente della rete e giudicate dalla *Commissione d'arbitrato*.

Fra queste ultime rientrano in particolare decisioni concernenti l'assegnazione dei tracciati, la definizione dei prezzi dei tracciati, le modalità di pagamento nonché i crediti finanziari e, in particolare, l'esigenza di evitare le discriminazioni. Le decisioni della Commissione d'arbitrato possono modificare convenzioni sull'accesso alla rete o farle entrare in vigore contro la volontà del gestore dell'infrastruttura.

La Commissione della concorrenza e il Sorvegliante dei prezzi si accordano sull'estensione delle rispettive competenze tenendo comunque presente che, conformemente all'articolo 3 capoverso 3 LCart, le procedure della Commissione della concorrenza hanno il primato su quelle del Sorvegliante dei prezzi.

#### Estensione dei compiti della Commissione d'arbitrato

Attualmente la Commissione d'arbitrato interviene solamente su richiesta. L'esperienza indica che le imprese più piccole evitano di ricorrere alla Commissione d'arbitrato per il timore di rappresaglie da parte delle imprese più grandi, segnatamente nei settori nei quali hanno avviato una cooperazione (p. es. le tariffe). Per questa ragione si prevede ora che la Commissione d'arbitrato possa intervenire di propria iniziativa quando è in possesso di indizi di un comportamento discriminante tenuto da un'impresa ferroviaria, mentre la Commissione della concorrenza vi è già legittimata.

La Commissione d'arbitrato non si limita unicamente a sorvegliare preventivamente un comportamento probabilmente discriminante strettamente inerente alla concessione dell'accesso alla rete ma anche altri comportamenti potenzialmente discriminanti delle imprese nell'interazione fra infrastruttura e trasporti.

La Commissione d'arbitrato sarà d'ora in poi competente anche di decidere in merito ai ricorsi concernenti le disposizioni del servizio di assegnazione dei tracciati (cfr. n. 1.2.3.2). Sarà autorità di ricorso soltanto in questa funzione.

Nella suddivisione dei compiti fra la Commissione d'arbitrato, la Commissione della concorrenza e il Sorvegliante dei prezzi non vi sono cambiamenti. La Commissione d'arbitrato giudica tutte le questioni inerenti ai singoli casi concreti di accesso alla rete. La Commissione della concorrenza si occupa invece del comportamento di imprese che dominano il mercato nel settore della concorrenza, quindi al di fuori dell'accesso alla rete nonché fra diverse imprese che rivendicano l'accesso alla rete.

## **1.2.4 Interoperabilità della rete ferroviaria europea**

### **1.2.4.1 Necessità di un disciplinamento**

La Svizzera è strettamente legata all'Unione europea. Da un profilo geografico, il nostro Paese è circondato da Stati membri dell'UE e riveste un ruolo di transito fondamentale nei numerosi scambi commerciali fra l'Italia e i Paesi del Nord. Dal profilo politico, gli accordi bilaterali conclusi fra la Svizzera e la Comunità europea consentono una grande apertura in materia di libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. Infine, la Svizzera intrattiene relazioni economiche molto strette con l'UE che rappresenta il suo partner commerciale più importante.

La politica dei trasporti svizzera ha come obiettivo il trasporto delle merci mediante i vettori più adeguati o mediante una loro ragionevole combinazione. A questo proposito, le ferrovie sono particolarmente adatte al trasporto di merci su lunghe distanze nonché al traffico combinato. Per sfruttare al meglio questi vantaggi sono necessarie numerose riforme. In effetti, le frontiere nazionali rivestono attualmente ancora un ruolo troppo importante per quanto riguarda l'esercizio, l'organizzazione e la tecnica. Queste barriere artificiali fanno sì che la velocità di un treno merci europeo raggiunga mediamente i 18 km/h.

È proprio in questo settore che interviene l'interoperabilità che si prefigge l'attuazione di un sistema ferroviario tecnicamente unificato, capace di garantire un traffico sicuro, libero e ininterrotto attraverso il continente. Situata al centro dell'Europa, la Svizzera riveste per sua natura un ruolo fondamentale in questo progetto che rappresenta comunque una sfida cruciale per il nostro Paese.

La politica dei trasporti significa sempre politica economica. L'interoperabilità consente l'attuazione di tratte ferroviarie efficienti e unificate capaci di migliorare la qualità degli scambi commerciali fra la Svizzera e il suo principale partner commerciale, l'Unione europea. L'interoperabilità facilita il compito di smaltire il traffico di transito attraverso l'Italia grazie al tragitto più diretto e alle ferrovie. Essa, infine, garantisce un'alta frequenza delle gallerie di base della NFTA, necessaria per far rendere economicamente queste opere uniche nel loro genere.

L'interoperabilità deve quindi essere interpretata come un investimento nell'infrastruttura dei trasporti e di fondamentale importanza per un'economia così strettamente legata a quella di altri Paesi.

#### **1.2.4.2 Attuali procedure d'approvazione svizzere**

La Svizzera contempla tre procedure statali (procedure d'approvazione) che permettono di approvare la costruzione o l'esercizio di ferrovie. La procedura di approvazione dei piani interessa la costruzione di ferrovie. L'autorizzazione d'esercizio concerne la messa in servizio d'installazioni ferroviarie e di veicoli. Le procedure d'omologazione di tipo consentono di omologare determinati elementi di installazioni ferroviarie e di veicoli o veicoli completi, costruiti in modo analogo e in più esemplari.

Nel quadro di questa procedura d'approvazione, l'UFT effettua una verifica dei rischi del progetto basata sulla sicurezza e sulla conformità alle prescrizioni in vigore. Le prescrizioni svizzere, per le ferrovie a scartamento normale, corrispondono già in gran parte alle disposizioni europee. Esistono, tuttavia, anche prescrizioni materiali che divergono dalle disposizioni europee. Questo spiega perché le autorità di vigilanza svizzere e della Comunità europea non sono attualmente in grado di riconoscere reciprocamente i documenti che certificano la conformità del progetto di costruzione, delle installazioni e dei veicoli alle direttive svizzere o europee.

L'attuale disciplinamento presenta dunque una lacuna che la Comunità europea può considerare come un ostacolo al commercio. Questo disciplinamento penalizza anche l'industria ferroviaria svizzera, dal momento che le verifiche effettuate sul territorio svizzero non sono riconosciute dalla Comunità europea e che quest'ultima deve controllare i prodotti destinati all'esportazione nei propri Paesi membri. Solamente in seguito al recepimento integrale delle prescrizioni europee nel diritto svizzero, la Comunità europea accetterà la validità degli esami elvetic.

Questa situazione contraddice lo spirito dell'accordo sui trasporti terrestri che persegue lo sviluppo di una politica concordata, attenta alle esigenze ambientali e all'efficienza dei sistemi di trasporto privilegiando l'utilizzazione di vettori ecologici per il trasporto di viaggiatori e di merci. Le Parti contraenti dell'accordo sui trasporti terrestri si sono impegnate, nell'articolo 33 capoverso 2, a sviluppare l'interconnessione e l'interoperabilità fra le loro reti ferroviarie.

In seno al «Comitato misto dei trasporti terrestri Comunità/Svizzera», il 13 dicembre 2002 la Confederazione si è dichiarata pronta a elaborare un modello di recepimento delle direttive sull'interoperabilità nella propria legislazione.

#### **1.2.4.3 Direttive dell'UE relative all'interoperabilità**

Per direttive relative all'interoperabilità s'intendono la Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità (Direttiva RAV)<sup>6</sup> e la Direttiva 2001/16/CE del Parlamento

<sup>6</sup> Gazzetta ufficiale n. L235 del 17 settembre 1996, p. 6; si trova all'indirizzo <http://www.europa.eu.int/eur-lex/it/search>

europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (Direttiva convenzionale)<sup>7</sup>. Per «interoperabilità» s'intende l'idoneità del sistema ferroviario europeo ad assicurare una circolazione (transfrontaliera) dei treni continua e sicura. Le direttive relative all'interoperabilità intendono dotare la Commissione europea di uno strumento che le permetta di garantire un trasporto ferroviario transfrontaliero il più fluido possibile. A tal fine, le direttive prevedono che la Commissione, in collaborazione con il Consiglio, possa assicurare un'unificazione delle direttive tecniche nel settore ferroviario, offrendo inoltre a servizi privati (denominati anche servizi di valutazione della conformità) la possibilità futura di attestare la conformità degli elementi ferroviari alle direttive europee. Questi documenti devono essere riconosciuti in tutta la Comunità.

Gli Stati membri della CE erano tenuti ad applicare la Direttiva RAV e la Direttiva convenzionale rispettivamente prima dell'aprile 1999 e dell'aprile 2003.

#### **1.2.4.4 Stato dell'attuazione in Svizzera**

In una prima fase, il 16 giugno 2003, introducendo gli articoli 8b e 8c nell'ordinanza sulle ferrovie (in vigore dal 1° gennaio 2004), abbiamo preso, a livello di ordinanza, le misure necessarie ad attuare le direttive relative all'interoperabilità che non richiedevano alcuna modifica di legge. Così ora, oltre all'osservanza delle prescrizioni federali, è chiesto anche il rispetto dei cosiddetti «requisiti essenziali», che altro non sono se non le condizioni, descritte negli Allegati III delle due direttive relative all'interoperabilità che il sistema ferroviario europeo deve adempiere. Tali condizioni sono formulate in maniera piuttosto generale e non contengono ancora alcuna specifica tecnica. Inoltre, nel quadro delle sue procedure d'approvazione, la Svizzera riconosce tutti gli esami svolti nella Comunità europea dai servizi di valutazione della conformità (cfr. n. 1.2.4.6.2).

#### **1.2.4.5 Nuovo disciplinamento nella legge sulle ferrovie**

Il presente progetto propone ora le disposizioni necessarie a livello legislativo per trasportare integralmente nel diritto svizzero le direttive relative all'interoperabilità. Si tratta essenzialmente di tre punti:

- di principio, se serve anche il traffico internazionale, il sistema ferroviario svizzero deve adempiere i relativi requisiti. A tale scopo è previsto che il nostro Collegio stabilisca che il sistema ferroviario svizzero deve essere conforme alle specifiche tecniche europee (cfr. n. 1.2.4.6.1);
- l'osservanza di tali specifiche dev'essere certificata da attestati rilasciati da servizi di valutazione della conformità (cfr. n. 1.2.4.6.2). L'autorità d'approvazione nazionale è tenuta a riconoscere gli attestati di tutti i servizi di valutazione della conformità, a prescindere che abbiano sede in Svizzera o in un Paese della Comunità europea;

<sup>7</sup> Gazzetta ufficiale n. L110 del 20 aprile 2001, p. 1; si trova all'indirizzo <http://www.europa.eu.int/eur-lex/it/search>

- per tutti i sottosistemi strutturali sarà ora obbligatoria un'autorizzazione d'esercizio (cfr. n. 1.2.4.6.4), di cui necessiterà quindi ogni veicolo e impianto.

Inoltre, vengono poste le basi legali per i servizi di valutazione della conformità in Svizzera. Verranno create le premesse affinché anche in Svizzera possano sorgere servizi di valutazione della conformità privati (cfr. n. 1.2.4.2). Gli attestati da essi rilasciati saranno riconosciuti in tutta Europa purché la Comunità europea giunga alla conclusione che la Svizzera ha attuato interamente il diritto europeo in tale settore (cfr. n. 1.2.4.6.3).

## **1.2.4.6 Linee principali del presente disegno di legge**

Le spiegazioni sul disegno di legge verteranno anche, quando ritenuto necessario per una migliore comprensione, sulle modifiche previste a livello di ordinanza.

### **1.2.4.6.1 Esigenze europee**

#### **Esigenze fondamentali**

Le direttive sull'interoperabilità non contemplano direttamente alcuna specifica tecnica, ma indicano soltanto le esigenze fondamentali nei loro allegati III: sono le condizioni (formulate in termini molto generali) che il sistema ferroviario deve soddisfare.

#### **Specifiche tecniche d'interoperabilità (STI)**

Nei loro allegati II, le direttive sull'interoperabilità suddividono il sistema ferroviario in diversi sottosistemi. Fra questi, troviamo i settori strutturali dell'infrastruttura, dell'energia, del controllo-comando-segnalamento, dell'esercizio e del controllo del traffico, del materiale rotabile (chiamati sottosistemi strutturali), ma anche i settori funzionali della manutenzione e delle applicazioni telematiche al servizio del trasporto viaggiatori e del trasporto merci.

Le direttive sull'interoperabilità prevedono che la Commissione europea e il Consiglio emanino specifiche tecniche d'interoperabilità per ogni sottosistema (come quello del materiale rotabile). Le STI contengono specifiche che consentono a ogni sottosistema o parte di sottosistema (chiamata componente d'interoperabilità) di soddisfare le esigenze fondamentali. I componenti d'interoperabilità sono elementi (anche oggetti immateriali come programmi informatici) incorporati o che devono esserlo e la cui presenza è necessaria all'interoperabilità del sistema ferroviario.

Contrariamente al settore dell'alta velocità, attualmente non esiste alcuna STI per il traffico ferroviario convenzionale. L'elaborazione di queste STI costituisce un importante processo a lunga scadenza al quale sarebbe auspicabile la partecipazione della Svizzera. Fintanto che non sarà membro della Comunità europea, il nostro Paese non potrà contribuire all'elaborazione di queste specifiche in veste di partner con diritto di voto. Tuttavia, una volta adottate le STI, la Svizzera potrà disporre di un seggio unico senza diritto di voto in seno al comitato conformemente all'articolo 21 delle direttive sull'interoperabilità. Questo statuto gli permetterà di influire sull'impostazione delle STI.

In veste di membro dell'organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), la Svizzera si adopererà a favore dello sviluppo coerente delle STI e degli allegati tecnici della convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF).

### **Deroghe all'applicazione delle STI**

Prevediamo di adottare le STI come disposizioni esecutive tecniche al fine di attuare il progetto d'interoperabilità a livello europeo.

Tuttavia, si terrà sufficientemente conto delle particolarità svizzere e questo per diverse ragioni: innanzitutto, le STI non entrano automaticamente in vigore a una data precisa ma unicamente nel quadro di nuove costruzioni, di adattamenti o di ristrutturazioni. È il caso, ad esempio, di una galleria accessibile unicamente a pantografi con una larghezza massima di 1450 mm e che sarà ampliata a 1600 mm (come previsto dalle STI) unicamente in occasione di lavori di ristrutturazione. D'altra parte, le direttive sull'interoperabilità consentono agli Stati membri di non applicare le STI per i progetti concernenti la ristrutturazione o la trasformazione di una tratta esistente se la sagoma limite, lo scartamento delle rotaie o la tensione elettrica previsti dalle STI non sono compatibili con i valori della tratta in questione. In occasione della ristrutturazione o della trasformazione delle tratte esistenti, le STI non devono essere applicate se l'attuabilità economica del progetto o la coerenza del sistema ferroviario dello Stato membro verrebbe ostacolata dall'applicazione delle STI.

Alcune particolarità svizzere beneficeranno dunque, de facto, d'un disciplinamento derogatorio a lungo termine, benché le STI o un loro recepimento non prevedano alcuna deroga, segnatamente in materia di larghezza dei pantografi.

## **1.2.4.6.2 Prova del rispetto delle specifiche tecniche europee**

### **Attestati di conformità**

La conformità di un sottosistema alle specifiche tecniche europee è provata se il richiedente presenta all'autorità d'approvazione gli attestati emessi da un servizio di valutazione della conformità.

I servizi di valutazione della conformità sono organizzazioni di specialisti tenuti a soddisfare determinate esigenze dell'allegato VII delle direttive sull'interoperabilità al fine di poter essere riconosciuti come tali da uno Stato membro.

Gli attestati che garantiscono la conformità dei sottosistemi e dei componenti d'interoperabilità alle specifiche europee sono denominati certificati di verifica CE per i sottosistemi, certificati di conformità CE o certificati di idoneità all'impiego CE per i componenti d'interoperabilità. Questi documenti, emessi dai servizi di valutazione della conformità, saranno di seguito denominati «attestati di conformità».

Gli attestati rilasciati da questi servizi sono riconosciuti in tutti i Paesi europei (vedi sotto).



## **Dichiarazioni di conformità**

Il fabbricante o il mandante deve dichiarare la conformità dell'oggetto presentando gli attestati emessi dai servizi di valutazione della conformità. Per quanto riguarda i sottosistemi, la dichiarazione di verifica CE deve soddisfare le esigenze sancite nell'allegato V delle direttive sull'interoperabilità; per i componenti, la dichiarazione CE deve corrispondere ai criteri dell'allegato IV delle stesse direttive.

## **Servizi di valutazione della conformità («organismi notificati»)**

Le direttive sull'interoperabilità prevedono che la conformità dei componenti e dei sottosistemi alle specifiche europee deve essere verificata e quindi certificata da servizi di valutazione indipendenti denominati organismi notificati in queste stesse direttive.

I servizi di valutazione della conformità devono essere indipendenti. Non possono in particolare essere implicati in compiti di pianificazione, di fabbricazione, di costruzione o d'esercizio dei componenti d'interoperabilità e dei sottosistemi da verificare. Non devono essere soggetti all'influenza di persone interessate ai risultati della verifica.

Contrariamente alla prassi seguita finora, la valutazione da parte di un servizio indipendente dovrà essere effettuata non più solamente su richiesta dell'UFT. La verifica della conformità all'insieme delle specifiche applicabili in virtù delle direttive sull'interoperabilità deve ora essere certificata da un servizio di valutazione della conformità.

L'attuazione delle direttive sull'interoperabilità comporterà quindi un aumento delle spese nei casi in cui l'UFT si accontentava finora di un certificato di sicurezza emesso dal fabbricante e in quelli in cui il fabbricante non incaricava alcun servizio indipendente di effettuare la valutazione.

L'applicazione delle direttive sull'interoperabilità comporta la conseguente introduzione del principio di valutazione esterna della sicurezza e della conformità alle prescrizioni e, di conseguenza, un accresciuto bisogno di perizie esterne. A questo prezzo da pagare corrispondono i seguenti vantaggi:

La valutazione della conformità da parte di un servizio indipendente garantisce un riconoscimento su tutti i mercati europei. Il moderato aumento delle spese derivanti dall'omologazione nel primo Paese è compensato dall'annullamento dei costi per nuovi controlli della conformità negli altri Paesi. Concretamente, in occasione di una procedura d'omologazione di tipo in Svizzera, il controllo della conformità alle specifiche europee non sarà più necessario se la domanda d'omologazione è accompagnata dai corrispondenti attestati di conformità. Si potrà anche rinunciare interamente all'omologazione di tipo se specifiche europee integrali, e gli attestati di conformità corrispondenti, sono disponibili per i componenti d'interoperabilità o per un sottosistema.

L'impostazione europea prevede di affidare i compiti di valutazione della conformità a organismi costituiti di specialisti indipendenti, privati o pubblici. Numerosi Stati membri hanno comunque istituito servizi governativi di valutazione della conformità. Il presente disegno permette di creare la base legale di un servizio statale di valutazione della conformità. Occorre chiedersi quindi se la Svizzera debba in seguito istituire un tale servizio.

Il servizio di valutazione della conformità deve disporre delle necessarie conoscenze per certificare la conformità di un prodotto e, di conseguenza, assumere con il richiedente la responsabilità della conformità alle prescrizioni e della sicurezza del prodotto.

#### **1.2.4.6.3 Procedura per ottenere il riconoscimento degli attestati svizzeri da parte dell'UE**

La Svizzera farà i passi necessari affinché la Comunità europea riconosca i documenti emessi da un servizio di valutazione della conformità svizzero. Il percorso per conseguire tale riconoscimento è il seguente: innanzitutto, la trasposizione nel diritto svizzero delle direttive sull'interoperabilità consentirà di preparare il terreno affinché la CE riconosca l'equivalenza del diritto svizzero con il diritto comunitario. In seguito, la Commissione effettuerà un controllo puntuale. Infine, il comitato misto dell'accordo sui trasporti terrestri fra la Svizzera e l'UE potrà integrare le direttive nell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti terrestri.

Qualsiasi ente che desideri ottenere lo statuto di servizio di valutazione della conformità in Svizzera («organismo notificato») dovrà essere accreditato conformemente all'ordinanza sull'accreditamento e sulla designazione e quindi designato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) in accordo con il Segretariato di Stato dell'economia. La designazione sarà comunicata (notificazione) dal DATEC alla Commissione e agli Stati membri della CE. Il servizio di valutazione della conformità otterrà così (e non unicamente a partire dal momento in cui la Commissione avrà menzionato questo servizio nella Gazzetta ufficiale della CE) il diritto di emanare documenti riconosciuti in seno alla Comunità europea.

#### **1.2.4.6.4 Ripercussioni sulle procedure d'approvazione dei piani, d'autorizzazione d'esercizio e di omologazione di tipo**

La trasposizione delle direttive sull'interoperabilità non comporta di per sé alcuna modifica delle procedure d'approvazione dei piani, d'autorizzazione d'esercizio e di omologazione di tipo eseguite dall'UFT.

#### **Svolgimento delle procedure d'approvazione dei piani e d'autorizzazione d'esercizio**

Di seguito descriviamo brevemente la ripartizione attuale dei ruoli tra l'autorità di vigilanza (UFT), i richiedenti e gli specialisti nel quadro, ad esempio, di un'autorizzazione d'esercizio: in seno all'UFT, il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio si basa fino a nuovo avviso su tre elementi.

- (1) Il fabbricante deve fornire la prova di sicurezza.
- (2) Per controllare la prova di sicurezza, l'UFT può esigere dal fabbricante perizie di specialisti indipendenti (perizie sulla sicurezza).
- (3) Sulla base dei rischi conosciuti, l'UFT stabilisce i punti sui quali può esigere dal fabbricante una perizia sulla sicurezza o sui quali procede direttamente a

verifiche per sondaggio (valutazione degli aspetti relativi alla sicurezza). A tale proposito possono essere determinati aspetti che l'UFT controlla per ogni autorizzazione d'esercizio e non soltanto per sondaggio. Le perizie di specialisti indipendenti, che l'UFT può esigere, consentono anche di mirare a un livello elevato di sicurezza in quei settori dove l'UFT manca di personale qualificato per effettuare una valutazione approfondita della prova di sicurezza.

Modifiche:

- Rispetto alla situazione attuale la modifica più importante sta nell'introduzione sistematica e permanente del principio del doppio controllo. Il «principio del doppio controllo» implica che un altro perito o organismo, oltre al richiedente, deve essere convinto della sicurezza dell'oggetto da approvare. In materia di componenti dell'interoperabilità e di sottosistemi, la decisione di esigere una perizia sulla sicurezza preparata da uno specialista indipendente non spetta più all'UFT come finora. Il richiedente dovrà fornire, per gli aspetti che devono soddisfare prescrizioni tecniche europee, attestati rilasciati da servizi di valutazione della conformità che certificano il rispetto di tali prescrizioni. La modifica più importante sarà dunque la seguente: i settori soggetti alle STI richiederanno documenti rilasciati da organizzazioni di specialisti designate quali servizi di valutazione della conformità.
- I servizi di valutazione della conformità, così come appaiono nell'impostazione della CE, assumono nel settore dell'interoperabilità essenzialmente compiti che, secondo l'attuale impostazione svizzera, sono eseguiti da specialisti indipendenti nel quadro di perizie sulla sicurezza.
- Prima della messa in servizio di un sottosistema di natura strutturale (cfr. n. 1.2.4.6), il rilascio di un'autorizzazione sarà d'ora in poi obbligatoria. Ogni veicolo e ogni impianto avrà così bisogno di un'autorizzazione d'esercizio anche sotto il profilo dell'energia, del controllo dei treni e dell'esercizio.
- Nel quadro di questa procedura, il ruolo dell'UFT non sarà fondamentalmente modificato. Nell'ambito della valutazione in funzione dei rischi, dovrà comunque concentrarsi di meno sulla conformità effettiva dei componenti dell'interoperabilità e dei sottosistemi alle relative esigenze essenziali. In effetti, i documenti dei organismi notificati certificheranno questa qualità e l'UFT ha il diritto di fidarsi.
- L'UFT continuerà a rilasciare approvazioni di piani e autorizzazioni d'esercizio. Continuerà anche a controllare il sistema globale in funzione dei rischi e il rispetto delle altre disposizioni federali (p. es. la protezione dell'ambiente, la protezione delle acque, la legge sulla parità per i disabili). In merito fa riferimento alla prova di sicurezza del fabbricante e alle perizie sulla sicurezza richieste a tal fine. Nel settore dell'interoperabilità, il fabbricante sarà ormai tenuto a fornire l'attestato di conformità rilasciato da un organismo notificato invece delle perizie di sicurezza effettuate da specialisti.

### **Ruolo dell'omologazione di tipo**

L'impostazione europea prevede di affidare il controllo tecnico dei diversi componenti e sottosistemi ai servizi di valutazione della conformità, enti per lo più di diritto privato («organismi notificati»), e non più alle autorità statali. Questi organismi certificano la concordanza (conformità) con le prescrizioni tecniche europee. Le

autorità statali d'approvazione devono riconoscere questi attestati. Non appena le prescrizioni tecniche europee specificano integralmente un componente, è necessaria un'omologazione di tipo statale supplementare.

### **Modifiche nello svolgimento della procedura in mancanza delle STI**

Laddove non esistono (ancora) prescrizioni tecniche europee, le procedure vigenti e la ripartizione dei compiti fra il fabbricante, gli specialisti e l'UFT rimangono fondamentalmente invariate. Non si può tuttavia escludere che i servizi di valutazione della conformità siano avvantaggiati rispetto agli specialisti in occasione del controllo del rispetto delle prescrizioni nazionali che può essere esaminato contemporaneamente al rispetto delle STI. È in effetti ragionevole affidare l'esame delle prescrizioni complementari svizzere all'ente che controlla la conformità alle prescrizioni e alle norme europee.

### **Settori non coinvolti dalle direttive**

Le ferrovie a scartamento ridotto e a cremagliera non sono oggetto delle direttive sull'interoperabilità, non essendo incluse nel loro campo d'applicazione. Lo stesso vale per le ferrovie a scartamento normale che non consideriamo parte integrante del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità o del sistema ferroviario europeo convenzionale. Questo si applica anche – nel caso di tratte interoperabili – a tutti i settori tecnici che non sono interessati dall'interoperabilità. Ad esempio, le direttive sull'interoperabilità determinano la posizione della linea di contatto, essenziale all'interoperabilità, ma non prevedono la maniera in cui il sostegno per la linea di contatto debba essere eretto affinché sia garantita una sufficiente stabilità.

## **1.2.5 Parità legislativa delle imprese di trasporto**

Con la riforma delle ferrovie le condizioni quadro legislative sono parificate per tutte le imprese.

### **1.2.5.1 Investimenti nel settore dei trasporti, finanziamento del materiale rotabile**

#### **Situazione iniziale**

L'armonizzazione del finanziamento degli investimenti richiesta dalla mozione della CTT del Consiglio degli Stati menzionata in precedenza (cfr. n. 1.1.1.4), prevede che veicoli, natanti, officine e altri investimenti nel settore dei trasporti di tutte le imprese di trasporto siano finanziati allo stesso modo. Per sviluppare il settore dei trasporti il più conformemente possibile al mercato ma anche per ragioni di budget è raccomandato il finanziamento senza il concorso diretto di mezzi statali. Al contrario, l'esempio delle FFS mostra che la solvibilità dello Stato in secondo piano può essere sfruttata per ottenere costi di capitale sensibilmente inferiori.

Per gli investitori privati il finanziamento del materiale rotabile è reso inoltre più difficile dal fatto che il materiale rotabile conformemente all'articolo 9 della legge federale del 25 settembre 1917 concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese

(RS 742.211) è soggetto, con l'infrastruttura, al diritto di pegno ferroviario. I crediti di investitori non possono così essere garantiti separatamente mediante il pegno.

In questo contesto il finanziamento del materiale rotabile ha tuttavia un'importanza particolare.

### **Materiale rotabile**

Finora le ferrovie private e alcune imprese di navigazione e di autobus hanno finanziato i propri investimenti nel settore dei trasporti, segnatamente gli acquisti di materiale rotabile delle ferrovie, mediante mutui rimborsabili senza interessi accordati nell'ambito di crediti quadro (art. 56 LFerr). Per mancanza di mezzi finanziari, dalla metà del 2001 la Confederazione non ha più pianificato nuovi acquisti: una volta terminati i contributi concordati finora, essa non accorda più alcun prestito. Tutte le altre imprese hanno dovuto finanziare gli investimenti nel settore dei trasporti con capitale proprio o mezzi di terzi soggetti a interessi. Le FFS sono sempre state escluse dai mutui senza interesse destinati a finanziare l'acquisto di materiale rotabile (art. 56 LFerr), ma possono ricorrere al denaro della Confederazione beneficiando così di tassi di interesse bassi. La Confederazione assicura inoltre alle FFS la raccolta dei fondi a interesse favorevole mediante una garanzia statale presso Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario). Una rinuncia a tali vantaggi significherebbe un peggioramento delle condizioni quadro e non corrisponderebbe pertanto all'obiettivo della riforma delle ferrovie.

Nel settore del materiale rotabile si persegue l'armonizzazione delle condizioni di finanziamento. Per parificare le FFS alle altre ferrovie, le ferrovie private devono poter beneficiare di una garanzia statale (eventualmente presso Eurofima) (in proposito vedi anche il n. 2.2.6). In base alla ripartizione stabilita dei compiti, i Cantoni dovrebbero assumere circa il 50 per cento di questa garanzia, ciò che non è assolutamente praticabile. Anche nel caso delle FFS, la Confederazione ha finora rinunciato a trasferire ai Cantoni i costi della garanzia. Se in futuro lo facesse solamente per le ferrovie private, ne risulterebbero svantaggi concorrenziali ingiustificati per le ferrovie private.

L'apertura del mercato determinerà un maggior cambiamento di operatori nel trasporto regionale dei viaggiatori. Potrà quindi succedere più frequentemente che i mezzi d'esercizio di un'impresa di trasporto, deliberatamente acquisiti per far fronte all'offerta di una determinata tratta e il cui finanziamento è stato sopportato, direttamente o indirettamente, in modo determinante dai committenti di quest'offerta, siano utilizzati in un'altra regione. Per offrire ai finanziatori una protezione contro la necessità di investimenti non pianificati in seguito a un cambiamento d'operatore, i committenti potranno anche in futuro esigere il trasferimento dei mezzi d'esercizio (art. 37 LTV).

### **Diritto di pegno**

La vigente legge sul diritto di pegno (pegno ferroviario) del 1917 persegue due obiettivi: permettere, da un lato, la costituzione in pegno di attivi per la raccolta di fondi e garantire, dall'altro, il mantenimento del servizio pubblico in ogni circostanza. Per raggiungere tali obiettivi la legge deroga in più punti al diritto di pegno normale. Innanzitutto, il pegno è comunque consentito sull'infrastruttura pubblica (in alcuni Paesi europei questo non è fondamentalmente possibile) e, secondariamente, si deroga al principio che impone il riferimento ad un unico oggetto del pegno, dal momento che l'intero impianto ferroviario soggiace, insieme al materiale

rotabile, al pegno. Si evita così, nell'interesse di un servizio pubblico garantito, che un creditore possa bloccare una singola parte dell'impianto. A tale proposito ci si può chiedere se l'inclusione del materiale rotabile sia ancora giustificata, in particolare anche in vista dell'accesso alla rete.

Con le nuove condizioni quadro l'attuale disciplinamento non è più adeguato. Per ottenere finanziamenti privati l'impresa deve poter fornire garanzie. Per questo, la costituzione in pegno dell'intera infrastruttura non risponde né agli interessi dell'ente pubblico né a quelli degli istituti finanziari. Tale pratica potrebbe condurre, in casi estremi, a difficoltà di pagamento nel settore del traffico che si ripercuotono anche sull'infrastruttura dove valgono di per sé altri criteri di finanziamento (e viceversa).

Per questa ragione il materiale rotabile è escluso dal campo d'applicazione del diritto di pegno ferroviario. Per gli investitori privati in materiale rotabile non vi è così il rischio, in caso di liquidazione di un'impresa di trasporto a causa dei debiti non connessi con l'acquisto di materiale rotabile, che anche il materiale rotabile finanziato da terzi sia messo al pubblico incanto.

Quale strumento supplementare si potrebbe introdurre un registro indipendente (analogamente al registro della navigazione aerea) al fine di permettere particolari costituzioni di pegno. Dal momento tuttavia che si sta tentando di introdurre un diritto di pegno a livello internazionale, si rinuncia a una soluzione nazionale.

### **1.2.5.2                   Disciplinamenti speciali nella legge sulle FFS**

#### **1.2.5.2.1                Concessione dell'infrastruttura alle FFS**

Conformemente all'articolo 5 della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (LFer; RS 742.101), chi intende costruire ed esercitare un'infrastruttura ferroviaria deve disporre di una concessione. È il nostro Consiglio ad accordare la concessione dopo aver consultato i Cantoni interessati. Esso è anche competente per la revoca della concessione.

Le FFS beneficiano comunque di una deroga: in virtù dell'articolo 4 capoverso 1 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS; RS 742.31), esse non necessitano di alcuna concessione per l'infrastruttura ferroviaria. In ossequio all'articolo 4 capoverso 4 LFFS, l'Assemblea federale approva la costruzione o l'acquisto di ulteriori tratte ferroviarie; la soppressione, l'alienazione e l'affitto di tratte ferroviarie delle FFS compete, in forza dell'articolo 4 capoverso 4 LFFS, al nostro Consiglio.

I disciplinamenti differenziati per le ferrovie private e le FFS sono in contrasto con l'obiettivo della parificazione delle diverse imprese, rendendo soprattutto più difficili ristrutturazioni e nuove ripartizioni dei compiti dal momento che ogni cambiamento alle FFS deve essere sottoposto al Parlamento, mentre i cambiamenti presso le ferrovie private possono essere approvati dal Consiglio federale o dal Dipartimento (trasferimenti di concessione concordati).

Le FFS dovranno quindi sottostare, come le altre ferrovie, all'obbligo di ottenere una concessione dell'infrastruttura ferroviaria venendo a cadere per abrogazione la deroga dell'articolo 4 capoverso 1 LFFS. Questo implica che l'approvazione della costruzione o dell'acquisto di altre tratte ferroviarie non spetti più all'Assemblea

federale ma al Consiglio federale in forza della sua competenza di accordare concessioni per l'infrastruttura ferroviaria. In futuro il Parlamento sarà ancora chiamato a decidere in merito a importanti infrastrutture per le quali è richiesto un finanziamento speciale.

Le disposizioni transitorie della LFerr prevedono che, al momento dell'entrata in vigore di questo articolo, l'infrastruttura ferroviaria delle FFS sia oggetto di una concessione fino al 2020. Le diverse tratte costruite o acquisite dalle FFS sulla base di decisioni parlamentari sono elencate nell'allegato al presente messaggio.

### **1.2.5.2.2 Approvazione del consuntivo e del preventivo delle FFS**

Conformemente alla legge sulle FFS, dobbiamo approvare il consuntivo e il preventivo. Come normalmente avviene nelle società anonime, in tutte le ferrovie private la responsabilità del preventivo compete alla direzione dell'impresa, mentre l'Assemblea generale approva il consuntivo. In base alla legge sulle FFS, il nostro Consiglio funge da Assemblea generale fintanto che la Confederazione detiene il 100 per cento del capitale azionario. La disposizione menzionata della legge sulle FFS si oppone all'obiettivo della parità di trattamento delle imprese e della separazione fra il ruolo di proprietario (Confederazione) e la direzione dell'impresa (direzione generale delle FFS).

Dobbiamo pertanto essere sollevati dall'obbligo di approvare il preventivo delle FFS mentre il consuntivo dovrà essere approvato ormai soltanto dall'Assemblea generale secondo il diritto delle società anonime. Le disposizioni speciali inerenti al preventivo e al consuntivo nella legge sulle FFS devono essere stralciate.

### **1.2.5.3 Assoggettamento fiscale**

Conformemente all'articolo 21 capoverso 1 LFFS, le FFS sono esenti da qualsiasi imposta cantonale e comunale (eccezione: gli immobili che non hanno alcun nesso necessario con l'esercizio dell'impresa) nell'ambito del loro compito di offerenti dell'infrastruttura ferroviaria e di impresa di trasporto. Conformemente all'articolo 56 lettera d della legge federale del 14 dicembre 1990 sull'imposta federale diretta (LIFD; RS 642.11), invece, l'esenzione dall'imposta vale solamente per le imprese di trasporto concessionarie, importanti ai fini della politica dei trasporti, a condizione che non abbiano realizzato utili netti durante l'anno fiscale o che, durante l'anno fiscale e nei due anni precedenti, non abbiano distribuito alcun dividendo né analoga partecipazione agli utili.

Analogamente alle FFS, anche le imprese di diritto pubblico sono esenti da imposte, come la Posta nell'ambito della sua attività di monopolio.

In virtù dell'articolo 23 capoverso 2 della legge federale del 14 dicembre 1990 sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID; RS 642.14), i Cantoni possono esentare in tutto o in parte dall'imposta le imprese di trasporto concessionarie, se la loro importanza nella politica dei trasporti e la loro situazione finanziaria lo giustificano.

Per tutte le imprese che hanno diritto alle indennità esiste quindi la possibilità di ottenere una determinata esenzione fiscale. Rinunciamo pertanto a modificare le regole attualmente in vigore.

## **1.2.6 Complementi alle riforme precedenti**

Con la Riforma delle ferrovie 2, le lacune normative saranno colmate per quanto concerne:

- le esigenze nel servizio di linea (service public),
- l'autonomia delle imprese dai committenti,
- le regole per i bandi di concorso,
- l'utilizzazione degli utili,
- lo sdebitamento.

### **1.2.6.1 Trasporto pubblico di viaggiatori**

#### **1.2.6.1.1 Esigenze poste alle imprese del servizio di linea**

Quando la Confederazione rilascia una concessione a un'impresa, le dà il diritto di trasportare regolarmente e professionalmente viaggiatori. La concessione garantisce alle imprese del trasporto pubblico una protezione contro la concorrenza. Quale contropartita, vengono loro imposti alcuni obblighi attraverso la legge sul trasporto pubblico, l'ordinanza sul trasporto pubblico come pure l'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori.

Gli sviluppi più recenti nell'UE (secondo pacchetto ferroviario e proposta per un regolamento concernente misure da parte degli Stati membri correlate a esigenze del servizio pubblico e dell'aggiudicazione di appalti pubblici di servizi per il trasporto di viaggiatori su rotaia, su strada e nella navigazione interna) sono l'occasione per verificare i disciplinamenti svizzeri.

Gli sviluppi in seno all'UE mostrano l'intento di accrescere ulteriormente la concorrenza nell'ambito del trasporto pubblico. Al fine di impedire una defezione delle diverse imprese e il tracollo del sistema dei trasporti pubblici, e di mantenere la qualità esistente, alle imprese concessionarie vanno imposti alcuni standard minimi. In particolare, il trasporto diretto attuale, vale a dire la vendita di un titolo di trasporto unico per le tratte di diverse imprese di trasporto, è una conquista essenziale per la qualità del sistema dei trasporti pubblici svizzero che dev'essere salvaguardata.

In tale situazione, e in base alle esperienze fatte finora, proponiamo di esigere dalle imprese l'adempimento dei seguenti requisiti di base che dovranno essere fissati nella legge sul trasporto di viaggiatori. La maggior parte di questi obblighi sono già contenuti, esplicitamente o implicitamente, nella legislazione esistente; la novità consiste unicamente nel primo punto (fissazione di standard minimi e di una qualità minima).



- rispetto di standard e di una qualità minimi;
- obbligo di esercizio (sospensione dell'esercizio soltanto in base a una procedura definita);
- obbligo di trasporto (nella misura delle capacità disponibili, ogni persona deve essere trasportata);
- obblighi relativi alle tariffe (tariffe pubblicate);
- provvedere almeno a un'integrazione minima (anche delle linee di bus internazionali e dei trasporti turistici); ciò potrebbe significare che le linee di bus internazionali devono vendere anche, ad esempio, un biglietto d'accesso al trasporto pubblico alla/dalla stazione di bus, oppure che il traffico turistico possa disporre di almeno un'offerta di titoli di trasporto cumulativi, ad esempio biglietti ordinari, biglietti giornalieri regionali, altri biglietti cumulativi, offerte forfetarie come ski-pass;
- integrazione più sviluppata per i trasporti locali, regionali e a lunga distanza;
- obblighi relativi all'orario (osservanza dell'ordinanza sugli orari, pubblicazione obbligatoria dell'orario);
- obbligo di coordinamento con altre imprese di trasporto pubblico nei settori importanti per questo sistema di trasporti; nonché
- ovviamente, l'osservanza delle prescrizioni di legge.

### **1.2.6.1.2                    Autonomia delle imprese rispetto ai committenti**

Uno degli obiettivi della riforma delle ferrovie consiste nel migliorare la definizione delle competenze delle imprese e dello Stato mediante la separazione delle funzioni politiche da quelle imprenditoriali. La situazione odierna è tale per cui le imprese del trasporto pubblico sono, di regola, del tutto o prevalentemente appannaggio degli enti pubblici (Confederazione, Cantoni e Comuni). È perciò consuetudine che i loro rappresentanti siedano nei consigli di amministrazione delle imprese. Quasi tutte le imprese a partecipazione pubblica erogano anche prestazioni di trasporto regionale per le quali percepiscono indennità. Le indennità sono pagate da Confederazione e Cantoni. Perciò, alcune persone che siedono nei consigli di amministrazione rappresentano contemporaneamente i fornitori di prestazioni (imprese di trasporto) e i committenti (Cantone o Comune) dando vita a seri conflitti d'interessi. A livello cantonale, è sovente il membro dell'esecutivo competente per il trasporto pubblico che firma le ordinazioni e, in virtù della sua funzione presso le imprese incaricate, è pure membro del consiglio di amministrazione. Vi sono inoltre singole imprese che anche giuridicamente non sono autonome, ma sono aggregate all'amministrazione cantonale (esempio: Chemin de fer de l'Etat de Genève, Basler Hafnenbahnen, singole imprese di trasporto cittadine). Anche in occasione dei bandi di concorso sorgono sovente conflitti d'interessi e problemi se l'autonomia dell'istanza che indice il bando e quella dell'impresa non sono garantite.

Obiettivo della Riforma delle ferrovie 2 è garantire l'autonomia delle imprese. La Confederazione è in procinto di risolvere il problema della rappresentanza nei consigli di amministrazione, per quanto ne sia coinvolta (collaboratori dell'UFT, che sedevano in consigli di amministrazione, sono stati ritirati. La Confederazione, quale

persona giuridica, si fa rappresentare da persone indipendenti, in base all'art. 707 cpv. 3 CO, le quali sono elette dall'Assemblea generale. La Confederazione rinuncia, in merito, a delegare rappresentanti nelle imprese, secondo l'art. 762 CO, eludendo l'Assemblea generale). I Cantoni non sono tuttavia ancora giunti a tanto. Inoltre, nelle imprese non ancora autonome giuridicamente si devono realizzare i passi già compiuti mediante l'autonomia delle FFS e dell'azienda di trasporto urbano del Cantone di Berna. Anche qui è opportuno evitare l'emergere di conflitti di ruolo immanenti allorché il committente riveste la stessa persona giuridica del fornitore. In merito, è da prevedere che l'autonomia delle imprese non può essere attuata senza una leggera pressione esercitata dalle prescrizioni legali.

I conflitti sorgono soprattutto in materia di indennità e di appalti, quando rappresentanti degli enti pubblici (committenti) sono, nel contempo, membri del consiglio di amministrazione del fornitore di prestazioni. È perciò ovvio collegare la soluzione con l'indennità.

Le disposizioni del vigente articolo 50 LFerr devono essere modificate in modo tale che in futuro abbiano diritto a indennità solamente le imprese:

- giuridicamente autonome dai committenti, e quindi aventi personalità giuridica autonoma (ad esempio istituti autonomi, SA, S.a.g.l. e associazioni), e
- nei consigli di amministrazione delle quali non sieda nessuna persona che partecipa direttamente alla procedura di ordinazione o è attiva in un'unità amministrativa che partecipa al processo di ordinazione.

Per l'attuazione si applica tuttavia un termine transitorio. I consigli di amministrazione o i membri di organi paragonabili che non soddisfano le condizioni definite sopra, potranno rimanere in carica ancora fino a tre anni dopo l'entrata in vigore della Riforma delle ferrovie 2, senza che le imprese perdano per questo motivo il diritto alle indennità.

### **1.2.6.1.3 Procedura di ordinazione nel trasporto regionale**

La procedura di ordinazione, introdotta nel 1996 con la revisione della LFerr, è oggi applicata con successo. Una molteplicità di ordinazioni comuni di Confederazione e Cantoni giustificano l'offerta di prestazioni nel trasporto regionale. L'ordinanza del 18 novembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2) definisce le quote di indennità che i Cantoni devono assumersi. Le quote cantonali stabiliscono per i Cantoni i margini finanziari entro i quali la Confederazione è disposta a finanziare la propria parte. La NPC conferma il trasporto regionale quale compito comune. La gestione mediante quote cantonali è vista come uno strumento di gestione globale adeguato alla NPC. Nell'ambito delle discussioni sulla NPC, i partner partecipanti sono stati unanimi nel ritenere che l'evoluzione futura della cooperazione tra Confederazione e Cantoni nelle procedure di ordinazione relative al traffico regionale debba essere mediata dalla riforma delle ferrovie e non dalla NPC.

Il sistema di ordinazione non deve essere radicalmente modificato dopo così poco tempo dalla sua introduzione. Le poche modifiche legislative proposte semplifichino la procedura e la collaborazione fra Confederazione e Cantoni.

Da più parti è stato espresso l'auspicio che la durata dell'ordinazione sia adeguata a quella del periodo coperto dall'orario. Un adeguamento siffatto comporta il passaggio da un'ordinazione annuale a una biennale. Ciò riduce l'onere per l'offerta e rende il compito dei committenti e delle imprese di trasporto più agevole permettendo loro di occuparsi più da vicino della pianificazione strategica dell'offerta. In merito ai margini di manovra dei committenti, non vi sarebbero grandi cambiamenti dal momento che già oggi i principali lavori di pianificazione sono svolti sull'arco di due anni (corrispondente al periodo coperto dall'orario).

La ripartizione del lavoro fra la Confederazione e i Cantoni sarà definita nell'ordinanza. La Confederazione elaborerà parametri finanziari uniformi sul piano nazionale per le aziende di trasporto, mentre i Cantoni saranno responsabili innanzitutto dell'offerta e della qualità delle imprese di trasporto.

Il confronto degli indici finanziari e della qualità sarà utilizzato per misurare ed eventualmente migliorare la qualità della fornitura di prestazioni. Questo vale in particolare per il periodo fra i bandi di concorso o per le imprese di trasporto per le quali un tale bando non è possibile o non lo è ancora. Si offre così la possibilità di concludere con queste imprese convenzioni sulla qualità delle prestazioni. La buona qualità sarà ricompensata con un bonus, mentre la cattiva qualità di un'impresa che non raggiunge i parametri fissati sarà sanzionata con un malus.

Su richiesta, le imprese potranno consultare presso l'UFT gli indici anonimizzati concernenti le imprese, nonché la valutazione della qualità.

#### **1.2.6.1.4 Disposizioni sul bando pubblico**

##### **Bando pubblico**

La revisione del 1996 della Lferr ha permesso di istituire la base per la concorrenza nel traffico commissionato, manca tuttavia un disciplinamento esplicito a livello di legge dei bandi pubblici. L'ordinanza sulle indennità<sup>8</sup> prevede talune regole di base che non sono molto estese. Uno degli obiettivi della riforma delle ferrovie consiste quindi nell'assicurare un'accresciuta certezza del diritto in questo ambito. Questo concerne unicamente il traffico che ha diritto alle indennità. Per il rimanente traffico viaggiatori, segnatamente quello a lunga distanza (concessioni FFS e Cisalpino), il progetto non prevede cambiamenti. La Confederazione non intende mettere a concorso la concessione per il traffico a lunga distanza che scadrà nel 2007.

Attualmente, vista la formulazione nella legge come prescrizione «potestativa», lo svolgimento di un bando pubblico è facoltativo; ne consegue che finora i bandi pubblici sono stati indetti praticamente soltanto nel settore dei bus. D'ora in poi si stabilisce che in caso di offerte insufficienti si deve indire un bando pubblico. Si rinuncia all'obbligo del bando pubblico in caso di importanti modifiche nell'offerta. Con le attuali risorse della Confederazione e dei Cantoni non sarebbe possibile organizzare in modo soddisfacente i bandi pubblici necessari per modifiche importanti, come quelle che sono state previste con il cambiamento d'orario 2004.

<sup>8</sup> RS 742.101.1

Si può rinunciare al bando pubblico se non si prevede la presentazione di offerte concorrenziali. Questa disposizione deve tuttavia essere pubblicizzata e un eventuale interessato può in tal modo chiedere che l'offerta sia messa a concorso.

Un regolamento dell'UE in fase di progetto va oltre per quanto concerne questo punto. Esige che sia indetto in ogni caso un bando pubblico alla scadenza della concessione, limitando la durata della concessione a 8 anni per le linee di bus e a 15 anni per le linee ferroviarie. La discussione riguardo a questo tema non è tuttavia ancora terminata. Dal punto di vista svizzero, un bando pubblico indetto «in ogni caso» sembra essere controproducente. Un bando pubblico svolto con serietà genera costi finanziari e di personale relativamente elevati. L'effettivo del personale esistente a livello cantonale e federale non permetterebbe di svolgere con la dovuta scrupolosità un numero così elevato di bandi, svalutando inoltre tale strumento. Al suo posto si propone un benchmarking, ossia l'introduzione di un sistema di valutazione (con criteri quali il risultato finanziario, la qualità della prestazione ecc.) e di mettere a concorso tutte le prestazioni che nella valutazione hanno dato un risultato insoddisfacente. Per le altre prestazioni il bando pubblico rimane facoltativo. La comunità dei trasporti zurighese (Zürcher Verkehrsverbund ZVV) ha già introdotto uno strumento simile. Allo stato attuale delle conoscenze tale strumento ha dato buoni risultati, nonostante le grandi riserve formulate inizialmente nei confronti della misurazione della qualità.

Il nuovo disciplinamento stabilisce inoltre che di massima i bandi pubblici sono indetti soltanto alla scadenza di una concessione. Da più parti si auspica un coordinamento degli strumenti della concessione e del bando pubblico al fine di ottenere una maggiore chiarezza e garantire la certezza del diritto. È possibile derogare a tale disciplinamento nel caso in cui una concessione diventi caduca prima della sua scadenza in seguito a modifiche nelle offerte o una violazione della concessione porti alla revoca della stessa. La concessione offre in tal modo una sicurezza decisiva alle imprese. Le convenzioni a lunga scadenza sostenute da più parti sono superflue come sicurezza per gli investimenti. Ma non vi è neppure l'intenzione di adeguare la durata della concessione alla durata di vita dei mezzi d'esercizio, poiché impedirebbe persino una gara pubblica moderata. Per contro un nuovo gestore può essere obbligato a riprendere i mezzi d'esercizio.

Un disciplinamento più preciso dell'intera procedura in materia di bando pubblico è previsto mediante ordinanza.

### **Protezione dei lavoratori**

Per valutare le offerte è importante esaminare, insieme agli altri criteri, anche le condizioni di lavoro degli impiegati. Infatti i bandi pubblici non devono servire a ridurre i salari. Si mira piuttosto a conseguire risparmi strutturali. In particolare negli inviti a presentare un'offerta a diversi offerenti e nei bandi pubblici, le condizioni dei lavoratori fanno già oggi parte dei criteri impiegati abitualmente.

L'esistenza di un contratto collettivo di lavoro (CCL, paragonabile a quello delle FFS o della Posta) per l'intero settore dei trasporti pubblici renderebbe più semplice garantire la protezione dei lavoratori anche nell'ambito dei bandi pubblici. Purtroppo non esiste un CCL e non spetta alla Confederazione introdurre un simile contratto. Tale compito spetta alle parti sociali. Sosteniamo pertanto gli sforzi per introdurre un CCL nel settore dei trasporti pubblici. In quanto proprietaria o comproprietaria di

imprese ferroviarie, la Confederazione si mobilita affinché il CCL sia firmato dalle imprese.

### **1.2.6.2 Incentivi a conseguire un buon risultato finanziario**

Nell'ambito del traffico regionale le imprese di trasporto ricevono indennità in base alle offerte. Se durante l'anno d'orario gestiscono meglio di quanto offerto, le imprese traggono un profitto o nel caso contrario subiscono una perdita. Secondo le disposizioni vigenti dell'articolo 64 Lferr esse devono accantonare tutti gli utili ottenuti nei settori che danno diritto all'indennità per coprire i futuri deficit. Questo sistema non rappresenta un incentivo ottimale in relazione al comportamento imprenditoriale degli organismi responsabili di un'impresa. D'altra parte, l'esigenza di una sicurezza per i futuri deficit è giustificata.

La disposizione deve essere allentata per i settori di trasporto che hanno diritto a un'indennità. L'impresa è quindi obbligata ad accantonare due terzi degli utili. Se l'accantonamento raggiunge un importo (la metà della cifra d'affari annuale ma al massimo 12 milioni di franchi) che fa prevedere che l'impresa è in grado di far fronte anche a un crollo dei profitti, a un evento negativo o a costi supplementari che non devono essere compensati a breve termine, l'utile deve essere integralmente liberato. L'impresa può tuttavia accantonare volontariamente riserve maggiori rispetto a questo limite. Nel settore dell'infrastruttura ampiamente indennizzato non si impone un cambiamento del sistema attuale, poiché è gestito mediante convenzioni sulle prestazioni.

Le imprese di trasporto devono essere autorizzate a remunerare il capitale proprio in modo tale che sia tenuto conto del rincaro del materiale rotabile e delle possibilità di incrementare gli affari. I disciplinamenti di dettaglio saranno adottati per via d'ordinanza.

### **1.2.6.3 Sdebitamento**

Nell'ambito della Riforma delle ferrovie 1 il debito delle FFS è stato liquidato sulla base di tre pilastri essenziali:

- (1) i prestiti fruttiferi per finanziare l'infrastruttura sono stati trasformati in prestiti senza interessi rimborsabili condizionatamente e questi a loro volta trasformati in parte in capitale proprio;
- (2) nell'allestimento del bilancio di apertura della nuova società FFS SA sono state applicate le «Raccomandazioni per la presentazione dei conti» (Swiss GAAP RPC) e sono state corrette diverse voci di bilancio. Le correzioni del risultato sono state possibili rinunciando ai prestiti della Confederazione rimborsabili condizionatamente;
- (3) l'ammanto di capitale di copertura della cassa pensioni delle FFS, risultante dall'applicazione del principio della perennità, è finanziato dalla Confederazione e rappresenta l'unico provvedimento che influisce sulle liquidità. (Secondo il principio della perennità, che si basa sulla riflessione secondo cui lo Stato ci sarà «sempre», si è rinunciato a versare integralmente il capitale di copertura necessario al momento dell'apertura della cassa pensioni. I versa-

menti costanti a favore degli impiegati attivi permettono in ogni momento di pagare le rendite dei pensionati. Ciò porta in linea di principio a un finanziamento parziale secondo il sistema di ripartizione (analogamente all'AVS).

Per contro, il debito delle ferrovie private non è stato cancellato. Da più parti si chiede ora di cancellarlo per equiparare le imprese in materia concorrenza.

A detta delle ferrovie private, sono necessarie le seguenti azioni:

- (1) Per le ferrovie private non ci sono prestiti fruttiferi della Confederazione per l'infrastruttura (singoli prestiti a interesse variabile sono attualmente in corso con un tasso dello 0%). Vi sono invece società presso le quali i prestiti senza interessi e il capitale proprio sono sproporzionati e potrebbero essere corretti.
- (2) Solamente poche ferrovie private applicano le Swiss GAAP RPC. Si presuppone quindi che esista una necessità di risanamento delle ferrovie private comparabile proporzionalmente a quella delle FFS. Prima di fornire indicazioni precise, è necessario analizzare il bilancio di ogni impresa.
- (3) Il principio della perennità non è mai stato applicato dalle ferrovie private. Non è quindi necessario risanare in modo analogo le casse pensioni delle ferrovie private. Le attuali coperture insufficienti sono la conseguenza di problemi strutturali del finanziamento svizzero delle casse pensioni. Occorre trovare una soluzione per tutti i settori. Il tema va quindi distinto dalla Riforma delle ferrovie 2.

La Confederazione ha intrapreso il risanamento del bilancio delle FFS SA soprattutto nella sua funzione di proprietaria dell'impresa. Lo dimostra chiaramente la trasformazione dei prestiti in capitale proprio. I comproprietari delle ferrovie private sono soprattutto i Cantoni. Essi devono quindi collaborare alle soluzioni nell'ambito della Riforma delle ferrovie 2.

Nel fabbisogno di risanamento delle ferrovie private svolge sicuramente un certo ruolo anche il calcolo delle indennità e delle coperture dei deficit accordate in precedenza (prima del 1996). Vi sono alcuni effetti che possono essere ricondotti ai risparmi nell'ambito delle coperture dei deficit. Anche in questo ambito erano coinvolti i Cantoni.

Nell'ambito della Riforma delle ferrovie 2 la Confederazione permette alle ferrovie private di mettere in atto i seguenti provvedimenti di risanamento, a condizione che i Cantoni coinvolti collaborino e che le imprese interessate partecipino attivamente al processo di consolidamento di cui al numero 1.1.4:

- (1) Per quanto sensato e auspicato dai competenti consigli di amministrazione, occorre permettere la trasformazione in capitale proprio dei prestiti senza interessi della Confederazione e dei Cantoni per l'infrastruttura.
- (2) Se è necessario ridurre i bilanci in seguito all'applicazione dei principi delle Swiss GAAP RPC, si rinuncerà ai prestiti senza interessi della Confederazione e dei Cantoni.

La Confederazione fornisce le sue prestazioni a condizione che i Cantoni vi partecipino a loro volta. La partecipazione della Confederazione presuppone inoltre che le imprese interessate si trasformino in imprese concorrenziali e procedano a fusioni. Al riguardo, il capitale della Confederazione si concentra per quanto possibile sull'infrastruttura.

#### **1.2.6.4                    Aggressioni contro gli impiegati dei trasporti pubblici**

Oltre ai problemi legati alla polizia ferroviaria e al servizio di sicurezza, l'opinione pubblica si è occupata di un altro tema riguardante la sicurezza, segnatamente gli atti di violenza contro gli impiegati dei trasporti pubblici, in particolare autisti di bus e di tram, conduttori e dirigenti d'esercizio. Questo problema deve essere risolto al di fuori della legge sui servizi di sicurezza. La mozione Jutzet ci ha incaricato di presentare un disegno di legge che permetta di perseguire d'ufficio i reati commessi contro gli impiegati dei trasporti pubblici. I presenti disegni della LFerr, della LTV e LTM rispondono a questa rivendicazione.

#### **1.2.6.5                    Revisione delle prescrizioni relative alle procedure d'approvazione**

La revisione delle disposizioni sulle procedure d'approvazione è necessaria da parecchio tempo. Infatti, i principi più importanti di queste procedure non figurano integralmente nella legge. Per questa ragione si coglie l'occasione della revisione della LFerr per fare maggiore chiarezza.

##### **1.2.6.5.1                Valutazione in funzione dei rischi**

Preso singolarmente, l'attuale articolo 18*b* LFerr può dare l'impressione che l'autorità preposta all'approvazione si limiti a esaminare la completezza dei documenti. Per contro, manca un'indicazione sull'attività essenziale dell'UFT nel quadro dell'approvazione dei piani. Come sancito finora soltanto a livello di ordinanza, nell'articolo 6 capoverso 3 Oferr, l'UFT valuta la domanda in funzione dei rischi. Per esame «in funzione dei rischi» s'intende la verifica degli aspetti connessi alla sicurezza ed eseguita in maniera selettiva sulla base di perizie in materia di sicurezza elaborate da specialisti e/o di sondaggi. La conoscenza di determinati rischi determina la scelta degli aspetti da controllare. Pertanto, il principio dell'esame in funzione dei rischi sarà ora formulato nell'articolo 17*a* capoverso 1. Questa posizione sistematica indica che questo principio si applica a tutte le procedure d'approvazione, quindi all'approvazione dei piani, all'autorizzazione d'esercizio e all'omologazione di tipo.

Il richiedente deve dimostrare che la sicurezza e la conformità alle prescrizioni (attestato di sicurezza) sono garantite. Qualora l'Ufficio lo richieda, deve provarlo mediante perizie in materia di sicurezza elaborate da specialisti. Questa esigenza è ora sancita chiaramente nel nuovo articolo 17*a* capoverso 2.

##### **1.2.6.5.2                Autorizzazione d'esercizio**

L'attuale articolo 18*w* (autorizzazione d'esercizio) evidenzia alcune lacune. Non indica in particolare le condizioni per il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio. Per contro, stabilisce fra l'altro che l'UFT emani prescrizioni sul servizio ferroviario.

Questa precisazione non appartiene all'articolo sull'autorizzazione d'esercizio e viene quindi inserita nell'articolo 17.

Nella sua versione attuale, l'articolo precisa anche che il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo dei veicoli e degli impianti di sicurezza devono essere sottoposti al controllo dell'UFT. Già attualmente, comunque, l'approvazione di questi documenti non è sempre obbligatoria (non lo è, ad esempio, per i veicoli già terminati). L'obbligo di presentare il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo è quindi abolito e il capoverso corrispondente stralciato. Rimane ovviamente possibile mantenere la certezza del diritto durante la fase di sviluppo e di costruzione facendo intervenire l'UFT, sia mediante semplici richieste d'informazioni sia con richieste d'approvazione parziale. Il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo saranno sempre richiesti quali elementi della documentazione.

L'articolo 18w comprende un nuovo capoverso 2 che menziona la condizione indispensabile al rilascio di un'autorizzazione d'esercizio: occorre che il richiedente fornisca la prova della sicurezza (attestato di sicurezza).

Finora l'obbligo imposto alle imprese ferroviarie di partecipare alla procedura per l'autorizzazione d'esercizio figurava solamente a livello di ordinanza, nell'articolo 8 capoverso 5 Oferr. Il nuovo capoverso 3 riprende questo disciplinamento adattandolo sul piano linguistico ma conservandone il contenuto.

### **1.2.6.5.3 Omologazione di tipo**

Attualmente l'omologazione di tipo figura unicamente nell'articolo 7 Oferr. Benché l'omologazione di tipo costituisca una procedura importante frequentemente applicata dall'UFT, non esiste un disciplinamento specifico a livello di legge, contrariamente all'approvazione dei piani e all'autorizzazione d'esercizio. Si tratta di omologazioni di elementi di impianti ferroviari e di veicoli o anche di veicoli interi che sono costruiti a più riprese. Queste omologazioni possono essere pertanto integrate nelle procedure d'approvazione dei piani e di autorizzazione d'esercizio. Le semplificano e le accelerano grazie ai controlli già eseguiti nel quadro della procedura d'omologazione di tipo. Per questa ragione la revisione della LFerr deve essere sfruttata per colmare una lacuna inserendo la relativa disposizione nella legge.

## **1.3 Risultati delle consultazioni**

In questa sede presentiamo soltanto brevi riassunti generali dei risultati delle consultazioni. Testi più dettagliati sui risultati delle due consultazioni si trovano nei rapporti corrispondenti.

### **1.3.1 Consultazione sul progetto di Riforma delle ferrovie 2**

La chiara maggioranza delle cerchie consultate ha fundamentalmente approvato il progetto e l'ha ritenuto urgente. I Cantoni e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) hanno chiesto che il progetto sia sottoposto in tempi brevi al Parlamento.



Il PSS e l'UDC l'hanno invece respinto poiché non affronta, secondo loro, determinate questioni importanti. Questi due partiti hanno chiesto che la quasi totalità delle questioni in sospeso relative ai trasporti pubblici o alle ferrovie siano integrati nella Riforma delle ferrovie 2. Si pensi ad esempio al finanziamento del traffico negli agglomerati, ai costi risultanti dai grandi progetti e al settore ferroviario svizzero. In seguito dovrebbe svolgersi una seconda consultazione.

La consultazione ha però anche chiaramente evidenziato che la Riforma delle ferrovie 2 non deve essere appesantita da altre questioni. Da un lato, non bisogna rendere il progetto più complesso e, dall'altro, è prevista l'elaborazione di progetti distinti sulle questioni sollevate dal PSS e dall'UDC. Questa elaborazione è già iniziata (cfr. il messaggio sulle modifiche del finanziamento dei progetti FTP, Dopo Avanti ecc.). La futura forma del settore ferroviario svizzero non ha bisogno di nuove basi legali e dovrebbe essere attuata già prima dell'entrata in vigore della Riforma delle ferrovie 2. La maggior parte delle cerchie consultate auspica che la riforma venga sottoposta rapidamente al Parlamento.

L'impostazione fondamentale delle seguenti questioni non è contestata:

- finanziamento dell'infrastruttura mediante convenzioni sulle prestazioni concluse con tutte le imprese di trasporto;
- passaggio della ripartizione finanziaria della rete ferroviaria da tre (Confederazione, Confederazione/Cantoni, Cantoni) a due livelli (Confederazione o Cantoni; ossia rete di base e rete complementare);
- nuova base legale per il servizio di sicurezza delle imprese di trasporto (polizia ferroviaria);
- parità di trattamento delle imprese di trasporto nei settori delle imposte e del finanziamento degli investimenti;
- dettagli concernenti la procedura d'ordinazione nel trasporto regionale dei viaggiatori.

È stato necessario prendere decisioni nei seguenti settori:

- definizione della rete di base e della rete complementare;
- equipaggiamento degli impiegati nel servizio di sicurezza delle imprese di trasporto con armi da fuoco;
- ruolo della Commissione d'arbitrato;
- finanziamento del materiale rotabile;
- indipendenza del servizio di assegnazione delle tratte;
- ruoli dell'UFT e del DATEC in quanto proprietari;
- risanamento delle casse pensioni delle imprese di trasporto;
- esenzione fiscale delle imprese di trasporto;
- protezione dei lavoratori;
- legge sui binari di raccordo ferroviario e legge sul trasporto di merci.

### **1.3.2 Consultazione speciale in merito all'interoperabilità**

La revisione della legge sulle ferrovie per conseguire l'interoperabilità ha suscitato reazioni complessivamente positive durante la consultazione. Tutti i partecipanti erano d'accordo per un recepimento delle direttive europee sull'interoperabilità da parte della Svizzera.

Più divise, per contro, le reazioni sulla nostra proposta di rinunciare del tutto alla possibilità di istituire un servizio statale di valutazione della conformità e sul desiderio di sapere se gli ambienti consultati fossero d'accordo con l'elenco delle tratte ferroviarie che saranno soggette alle direttive sull'interoperabilità. I pareri erano anche differenziati per quanto riguarda il calendario di recepimento delle direttive sull'interoperabilità per le diverse tratte. Il progetto costituisce un compromesso fra le diverse rivendicazioni formulate.

Quasi tutti i Cantoni, partiti e organizzazioni hanno accettato l'elenco delle tratte ferroviarie che saranno soggette alle direttive sull'interoperabilità, a condizione che tale elenco non sia esaustivo e che l'interoperabilità con le altre tratte svizzere rimanga garantita.

### **1.3.3 Consultazione informale in merito al recepimento del secondo pacchetto ferroviario**

Fra i destinatari della consultazione, l'UTP, la Conferenza dei Governi cantonali, le FFS e le BLS si sono espresse favorevolmente sul recepimento del secondo pacchetto ferroviario nell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti terrestri, ritenendo importante sostenere l'armonizzazione delle esigenze tecniche e di sicurezza a livello europeo. Questo obiettivo, insieme all'ulteriore liberalizzazione del traffico merci, rafforzerebbe la competitività e l'attrattiva delle ferrovie.

Si ritiene inoltre importante aderire all'Agenzia ferroviaria europea e disporre di un diritto di partecipazione (con l'obiettivo di una rappresentanza nel consiglio di amministrazione). La questione della partecipazione finanziaria ai costi dell'Agenzia e il problema dei costi generali derivanti dal recepimento del secondo pacchetto ferroviario dovrebbero essere oggetto di un'attenzione adeguata. Eventuali costi derivanti dal recepimento dovrebbero essere a carico dei committenti.

## **1.4 Coordinamento dei compiti e delle finanze**

Dal profilo finanziario non emergono modifiche sostanziali rispetto alla situazione precedente la riforma. Per contro, i flussi finanziari sono strutturati diversamente, la fiscalità è migliorata e le responsabilità sono attribuite meglio. È indiscusso che il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria faccia parte dei compiti fondamentali della Confederazione.

## 1.5 Confronto giuridico e rapporto con il diritto europeo

Un elemento importante del progetto è rappresentato dall'adeguamento del diritto svizzero ai primi due pacchetti ferroviari dell'UE. Per quanto riguarda il finanziamento, i disciplinamenti previsti sono conformi alle norme dell'UE che non prevedono disciplinamenti dettagliati nel settore finanziario. Si può comunque affermare che le soluzioni svizzere per il finanziamento delle ferrovie sono considerate generalmente esemplari nel contesto europeo.

## 1.6 Attuazione

In occasione dei lavori d'applicazione della Riforma delle ferrovie 2, le seguenti ordinanze d'esecuzione dovranno essere modificate:

- ordinanza sul trasporto pubblico (OTP);
- ordinanza sulle indennità (OIPAF): bando pubblico, indennità per i costi d'infrastruttura, convenzioni sulle prestazioni;
- ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e relative disposizioni esecutive (DE-OARF): regole più flessibili per fissare i prezzi dei tracciati (contributo di copertura) e, inoltre, lievi adeguamenti al diritto dell'UE;
- ordinanza sulla concessione per il trasporto dei viaggiatori (OCTV);
- ordinanza sul rilascio di concessioni per l'infrastruttura ferroviaria (OCIF).

In casi particolari può risultare necessario emanare una nuova ordinanza invece di modificare la vecchia o di ridistribuire il contenuto.

## 1.7 Trattazione di interventi parlamentari

Le richieste dei seguenti interventi sono soddisfatte dal presente messaggio:

1989	P 89.529	Treni accompagnati (Weber; S 21.06.89)
1996	P 96.3130	Parità di trattamento per le FFS e le «ferrovie private» (Alder; N 21.03.96)
1997	M 97.3395	Trasporti pubblici: armonizzazione dei finanziamenti (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CS (96.090) (CTT-CS (96.090))
1998	P 98.3309	Riforma delle ferrovie e procedura d'appalto. Rapporto (Bieri, S 25.06.98)
1998	P 98.3531	Trasferimento a terzi delle funzioni di pertinenza statale delle FFS (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN 98.047)
2000	M 00.3218	Privatizzazione e liberalizzazione di Swisscom, Posta e FFS (Commissione speciale CN 00.016)
2001	M 01.3139	Legge sui trasporti pubblici (Vollmer; N 22.03.01)

2001	M 01.3284	Regolamentazione legislativa della protezione dei dati sulla mobilità personale (Vollmer; N 07.06.01)
2001	P 01.3710	Parità di trattamento fra tutte le imprese di trasporti pubblici (Bezzola; N 05.12.01)
2001	M 01.3753	Armonizzazione del finanziamento dei trasporti pubblici (Brändli; S 13.12.01)
2000	M 00.3513	Aggressioni ai danni di impiegati dei trasporti pubblici. Modificazione del Codice penale o della legislazione speciale (Jutzet, N 04.10.2000)

Proponiamo pertanto di togliere di ruolo i postulati e le mozioni menzionati.

## **1.8 Prospettive**

La revisione della legge sulle ferrovie e l'applicazione delle Riforme delle ferrovie 1 e 2 hanno permesso di trattare approfonditamente tutte le questioni importanti in questo ambito (traffico viaggiatori, traffico merci, infrastruttura). «La riforma permanente ha fatto un passo avanti». Altre misure di riforma potranno risultare necessarie per rispondere a obblighi internazionali o all'evoluzione del mercato. L'UFT elaborerà periodicamente rapporti sulle ripercussioni. Gli effetti della riforma nel suo insieme e dei diversi strumenti saranno esaminati in questo ambito. Se del caso, adotteremo altre misure per garantire a lungo termine la realizzazione degli obiettivi della riforma.

## **2 Commento ai testi di legge**

### **2.1 Sistematica legislativa**

In passato ci si è più volte interrogati sull'opportunità di integrare tutte le disposizioni fondamentali relative ai trasporti pubblici in un atto mantello che offrisse una migliore visione d'assieme della legislazione applicabile. Il termine di trasporto pubblico comprende però vari mezzi di trasporto: tutto il settore ferroviario, gli impianti di trasporto a fune e il trasporto di viaggiatori nell'ambito della navigazione e del servizio di autopostali concessionario. In considerazione delle problematiche e delle particolarità di tipo tecnico (ad es. in ambito ferroviario bisogna regolamentare anche le questioni relative alle infrastrutture, mentre per i trasporti stradali ciò non entra ovviamente in linea di conto) si dovrebbe sviluppare una normativa relativamente complessa, correndo quindi il rischio di non conseguire la maggior chiarezza auspicata.

La richiesta di una legge sui trasporti pubblici deriva dal fatto che, ad esempio, la legge sulle ferrovie contiene numerose disposizioni che si applicano a tutti i tipi di trasporto, mentre molte questioni trasversali sono regolate nella legge sul trasporto pubblico e le concessioni per il trasporto di viaggiatori sono disciplinate nella legge sul trasporto di viaggiatori.

Il finanziamento delle infrastrutture viene disciplinato da un lato nella legge sulle FFS, mentre d'altro lato le disposizioni sul finanziamento del traffico regionale si applicano attualmente anche alle infrastrutture delle ferrovie private. La riforma

delle ferrovie persegue l'armonizzazione delle modalità di finanziamento delle infrastrutture e implica quindi alcuni trasferimenti.

Va inoltre detto che fra il diritto relativo al trasporto pubblico di persone e quello applicabile al trasporto di merci vi è sempre meno parallelismo e quindi a media scadenza si impone comunque una divisione tra i due settori.

Date le circostanze, si propone quindi di riunire le disposizioni sui trasporti pubblici in senso stretto, cioè quelle relative al trasporto regolare di viaggiatori, in una legge sul trasporto di viaggiatori totalmente riveduta, che può quindi essere considerata alla stregua di una «legge sui trasporti pubblici». Le varie materie vengono integrate nella legislazione secondo le seguenti modalità:

Trasporti	Legge sul trasporto di viaggiatori	Trasporto regolare di viaggiatori: concessione, indennità, obblighi fondamentali, contratto di trasporto
	Legge sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto	Formazione, impiego, equipaggiamento dei servizi di sicurezza
	Legge sul trasporto di merci per ferrovia	Trasporto di merci mediante: ferrovia, navigazione, impianti di trasporto a fune
Infrastrutture, mezzi di trasporto	Legge sulle ferrovie	Infrastrutture, veicoli, personale e trasporto in ambito ferroviario
	Legge sulla navigazione interna	Veicoli, personale e trasporto nell'ambito della navigazione
	Legge sulle funivie *)	Impianti e personale nell'ambito del trasporto a fune
	Legislazione sulle strade	Costruzioni, veicoli, trasporti e conducenti in ambito stradale
	Legge sui filobus	Infrastrutture e veicoli nell'ambito dei filobus

\*) Menzionata per completezza, è oggetto di un progetto separato.

## 2.2 **Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV, nuova)**

Nei titoli degli articoli seguenti vengono riportate tra parentesi le disposizioni che si rifanno alla LFerr, alla LTV vigente, alla OCTV e alla LTP.

### 2.2.1 **Sezione 1: Campo d'applicazione, vigilanza**

*Art. 1* Campo d'applicazione (art. 1 LTV)

Il capoverso 1 delimita, ai fini della chiarezza, l'oggetto della legge. L'oggetto della nuova legge è solamente la privativa del trasporto di viaggiatori.

Il capoverso 2 definisce il contenuto della privativa del trasporto di viaggiatori. Essa comprende il trasporto di viaggiatori regolare e professionale mediante i mezzi di trasporto elencati in questo capoverso. Affinché un trasporto di viaggiatori rientri nel campo di applicazione di questa legge, è necessario che esso adempia cumulativamente i criteri della regolarità e della professionalità. Se uno dei due criteri non è adempito, il trasporto non rientra nel campo d'applicazione della legge. Per questo motivo, la disposizione dell'articolo 3 capoverso 1 LTV (vecchia) è superflua e non compare più nella nuova LTV: essa stabilisce che il trasporto di viaggiatori regolare ma non professionale esula dalla privativa del trasporto di viaggiatori.

*Art. 2*            Definizioni (OCTV + art. 2 LTP)

In questo articolo sono definiti alcuni concetti importanti quali «regolare» e «professionale».

*Art. 3*            Funzione di collegamento

Ora si definisce già a livello di legge, e non soltanto nell'ordinanza concernente le indennità, i prestiti e gli aiuti finanziari (Ordinanza sulle indennità; OIPAF; RS 742.101.1), quando un trasporto di viaggiatori assume una funzione di collegamento. Il criterio della funzione di collegamento è realizzato quando si tratta di una località abitata tutto l'anno. Spetta al Consiglio federale stabilire se una funzione di collegamento è data, e con essa la possibilità di un trasporto di viaggiatori regolare e professionale.

## **2.2.2        Sezione 2: Privativa del trasporto di viaggiatori**

*Art. 4*            Principio (art. 2 vLTV)

Questo articolo corrisponde all'articolo 2 della vigente legge sul trasporto di viaggiatori. Esso delega alla Confederazione l'esclusiva sul trasporto regolare professionale di viaggiatori.

*Art. 5*            Deroghe (art. 3 vLTV)

La disposizione derogatoria, in base alla quale il trasporto regolare di viaggiatori non professionale esula dalla privativa del trasporto di viaggiatori, è resa superflua dalla nuova formulazione dell'articolo 1. Come è avvenuto finora, spetta al Consiglio federale stabilire nell'ordinanza le deroghe alla privativa del trasporto di viaggiatori.

*Art. 6*            Concessione per il trasporto di viaggiatori (art. 4 cpv. 1, 3 e 5 vLTV)

L'articolo 4 sancisce il principio e la regola generale in base ai quali il Dipartimento rilascia le concessioni per il trasporto regolare.

*Art. 7* Trasporto scarsamente rilevante di viaggiatori (*nuovo*)

Conformemente all'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV, RS 744.11), determinati trasporti di viaggiatori non fruiscono di concessioni ma di autorizzazioni cantonali. Questa prassi è ora sancita anche dalla legge. Le imprese autorizzate non fruiscono di tutti i diritti detenuti dalle imprese concessionarie ma non sono nemmeno sottoposte a tutti gli obblighi di queste ultime. L'ordinanza ne disciplina i dettagli.

*Art. 8* Trasporto internazionale di viaggiatori (art. 6 vLTV)

Il Dipartimento può rilasciare autorizzazioni per certi tipi di trasporti internazionali di viaggiatori. Viene ripreso invariato il diritto del Consiglio federale di emanare disposizioni derogatorie per il trasporto internazionale di viaggiatori.

*Art. 9* Condizioni per il rilascio, il ritiro e la revoca di concessioni e autorizzazioni (art. 4 cpv. 2 e 4 vLTV)

Dato che, d'ora in poi, anche le concessioni relative ai filobus saranno disciplinate dalla LTV, il capoverso 1 deve riprendere la disposizione dell'articolo 7 capoverso 2 della legge sulle imprese filoviarie (RS 744.21). Per il rimanente, l'articolo è conforme alla LTV in vigore.

*Art. 10* Agevolazioni per motivi gravi ( art. 4 cpv. 3 vLTV)

La norma di competenza attuale è inserita qui, cosicché per motivi importanti (segnatamente per situazioni d'emergenza) l'autorità competente per il rilascio della concessione o dell'autorizzazione può accordare agevolazioni d'esercizio in deroga alle pertinenti prescrizioni.

*Art. 11* Altre condizioni per le offerte senza una funzione di collegamento

Conformemente all'ordinanza e alla prassi vigenti in materia di concessioni filoviarie, vengono menzionate alcune condizioni negative che potrebbero comportare il rifiuto della concessione o dell'autorizzazione. Queste condizioni devono però valere in eguale misura per tutti i mezzi di trasporto, per una ferrovia a cremagliera come per una filovia, nella misura in cui entrambe svolgono la medesima funzione (impianti per il trasporto turistico).

*Art. 12* Tassa di concessione

Già ora, in base all'ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, viene riscossa una tassa di privativa, segnatamente per le offerte di trasporto pubblico non indennizzate dall'ente pubblico. Questa tassa sarà ora sancita dalla legge e designata come tassa di concessione. Il tenore del testo di legge (ad eccezione del cpv. 2) corrisponde alla versione della legge federale sulla riscossione di emolumenti e tasse che è attualmente pendente presso le Camere federali. La menzioniamo comunque in questa sede poiché vi è la possibilità che la Riforma delle ferrovie 2 venga approvata prima dell'atto mantello. Il trasporto di viaggiatori concessionario a lunga distanza per ferrovia non sottostà a nessuna tassa di privativa (cpv. 2).

*Art. 13*            Responsabilità civile extracontrattuale (art. 5 vLTV)

Le imprese titolari di una concessione sono soggette alla legge federale del 1905 sulla responsabilità civile delle imprese di strade ferrate e di piroscafi e della Posta svizzera (RS 221.112.742). Il diritto della responsabilità civile è in corso di revisione e si prevede di abrogare questa legge speciale, ma fino a quel momento il trasporto pubblico dovrà sottostare al disciplinamento della LTV.

La Posta svizzera è un'impresa concessionaria. Non occorre perciò menzionarla esplicitamente. Per il rimanente, questo articolo è conforme al diritto vigente.

## **2.2.3                    Sezione 3: Obblighi fondamentali delle imprese**

*Art. 14*            Obbligo di trasporto (art. 3 LTP)

L'obbligo di trasporto è ripreso immutato dalla legge sui trasporti. Si può rinunciare all'eccezione dell'obbligo di trasporto per le filovie, poiché il capoverso 1 lettera b limita in ogni caso l'obbligo alla capacità dell'impianto esistente. L'obbligo di trasporto non può prevaricare l'obbligo d'esercizio (cfr. art. 32), anche prescindendo dalla limitazione dell'esercizio nell'orario.

Obbligo di trasporto significa che i viaggiatori (o mittenti di bagaglio) non possono essere arbitrariamente respinti. Dato che con la concessione viene rilasciato un diritto esclusivo di trasporto, l'impresa deve essere costretta ad accettare, entro determinate condizioni quadro, ogni viaggiatore.

*Art. 15*            Obblighi relativi all'orario (art. 6 LTP)

L'obbligo relativo all'orario comprende due punti: da un lato, le imprese sono tenute a redigere un orario, a fissare le ore delle corse. Dall'altro, l'orario allestito deve essere pubblicato insieme a tutti gli altri orari del trasporto pubblico. Solamente così i viaggiatori potranno avere una visione d'insieme del sistema del trasporto pubblico. Ogni impresa offre soltanto una parte di questa offerta complessiva.

Dato che gli orari devono essere pubblicati, sarebbe insensato limitarne in qualche modo la diffusione. Per la diffusione ulteriore non potrà pertanto essere riscossa alcuna tassa sul diritto d'autore. Per contro, è ammesso conteggiare le spese concrete che ne derivano. Una disposizione corrispondente è prevista anche a livello dell'UE.

*Art. 16*            Obbligo d'esercizio (*nuovo*)

L'obbligo d'esercizio appartiene ai quattro obblighi fondamentali delle imprese concessionarie ma non era mai stato esplicitamente codificato. Esso prescrive che l'impresa deve anche eseguire tutti i trasporti previsti dall'orario prestabilito. Solamente un caso di forza maggiore può esimerla da questo obbligo.

Come nel caso di violazione dell'obbligo di trasporto, il danneggiato dal non rispetto dell'obbligo di esercizio (ad es. una fermata saltata o la sospensione di una corsa senza motivi) può chiedere il risarcimento dei danni.





*Art. 30* Indennizzo dei costi non coperti dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione (art. 49 LFerr + art. 8 LTP + art. 11 LTP)

Le regole relative all'indennizzo per il trasporto regionale sono entrate in vigore il 1° gennaio 1996 quale revisione della legge sulle ferrovie. Queste disposizioni sono riprese in gran parte e completate con le procedure di ordinazione da parte di Cantoni e Comuni finora disciplinate nella legge sui trasporti pubblici e armonizzate, ragionevolmente e nella misura del possibile, con le procedure di ordinazione comuni da parte di Confederazione e Cantoni. Nella prassi è emerso che sovente i due settori non sono distinguibili con sufficiente chiarezza per quanto concerne l'offerta, ragion per cui, nel capoverso 4, si parla di «ordinare ulteriori offerte o il miglioramento di quelle proposte». La presenza di prescrizioni legali unitarie ne facilita l'interpretazione.

Sussiste ora la nuova possibilità di indennizzare attraverso la Confederazione la pubblicazione degli orari di tutto il trasporto pubblico. Il termine «centralizzate» significa qui «a livello nazionale».

Le convenzioni individuali di bonus-malus mirano a incentivare le imprese di trasporto a migliorare ulteriormente le loro prestazioni, in particolare dal profilo qualitativo. La durata delle convenzioni deve essere coordinata con quella della concessione, così da non ostacolare per niente una messa a concorso secondo l'articolo 34 capoverso 3 LTV.

*Art. 31* Condizioni (art. 50 LFerr)

Questo articolo riprende le regole dell'articolo 50 della legge sulle ferrovie. L'impresa deve inoltre avere una personalità giuridica indipendente dai committenti, situazione nella quale si trova oggi la maggior parte delle imprese (ma non tutte) del trasporto pubblico. Questa disposizione permette di limitare i conflitti d'interessi e di garantire l'autonomia imprenditoriale. Questa strada è stata imboccata con la separazione delle FFS dall'Amministrazione federale. Infine si chiede che nel consiglio di amministrazione non sieda nessuna persona che partecipi direttamente alla procedura di ordinazione.

*Art. 32* Offerta di trasporto e procedura di ordinazione (art. 51 LFerr)

Le disposizioni esistenti in materia di procedura di ordinazione sono riprese e precisate per quanto attiene al contenuto. In un nuovo capoverso 3 si chiarisce il contenuto della convenzione relativa all'indennizzo, alla quale si era soltanto accennato finora nel capoverso 2. I precedenti capoversi 3 e 4 diventano 4 e 5. Nel capoverso 5 si precisa che la composizione delle divergenze da parte del Dipartimento si riferisce solamente in maniera diretta alla convenzione sull'offerta di prestazioni e non più, come finora, anche alla procedura di valutazione dell'offerta.

*Art. 33* Periodicità della procedura di ordinazione (*nuovo*)

La procedura di ordinazione viene eseguita ogni due anni, invece che ogni anno, in corrispondenza con la periodicità dell'orario, in quanto l'offerta di prestazioni può essere sensibilmente modificata soltanto con il cambiamento dell'orario. I costi

dell'ordinazione saranno così ridotti. Una convenzione valida per due anni aumenta invero i rischi per il committente ma in misura tollerabile. Periodi procedurali più lunghi non si accordano con i concetti di offerta in costante mutamento dei Cantoni e con i rischi finanziari di impegni a lungo termine per le imprese di trasporto.

*Art. 34*            *Messa a concorso (nuovo)*

Finora, l'ordinanza sulle indennità (OIPAF, RS 742.101.1) ha permesso, attraverso una disposizione piuttosto stringata, d'indire bandi di concorso. A prescindere da alcune difficoltà iniziali, le aspettative di massima riposte in questo strumento sono state soddisfatte. Tuttavia, la genericità delle disposizioni ha causato anche qualche incertezza giuridica. Tenuto conto degli sviluppi internazionali, è raccomandabile che lo strumento dei bandi sia elaborato in maniera più precisa e la sua applicazione resa vincolante per determinati casi.

Dal punto di vista svizzero, deve essere preferito un sistema che non prescriva un bando di concorso per il rilascio di ogni concessione. I capoversi 1-3 stabiliscono perciò quando deve essere indetto un bando di concorso, ossia in occasione dell'allestimento di nuove offerte, quando le offerte presentate non corrispondano alle richieste fatte e in caso di cattive prestazioni qualitative e finanziarie dell'offerente esistente oppure per altri importanti motivi (come la prevista riorganizzazione di una rete celere regionale).

Secondo il capoverso 4, l'ordinanza definirà quando è possibile rinunciare a un bando e quando un'impresa può richiedere che una prestazione venga messa a concorso. In particolare, si deve poter fare a meno di un bando qualora, per motivi tecnici, di esercizio o regionali, non ci si possa attendere più di un'offerta.

Il capoverso 5 precisa la prassi seguita finora per quanto attiene alla forma di aggiudicazione decisa in comune da tutti i committenti che prendono in comune la decisione circa l'impresa da privilegiare. Per ragioni di certezza del diritto e per semplificare il decorso delle procedure, l'aggiudicazione è ora notificata sotto forma di una decisione impugnabile, sottoscritta solamente dall'UFT. Il Dipartimento funge da autorità di ricorso (art. 19).

*Art. 35*            *Coordinamento (nuovo)*

Sulla scorta della prassi degli ultimi anni in materia di aggiudicazione, è stato possibile stabilire che esistono incertezze giuridiche sull'interazione tra concessione e trasferimento di prestazioni di trasporto da un'impresa all'altra nell'ambito della procedura di ordinazione. Questo articolo offre ora la base per il coordinamento e definisce la preminenza della procedura di ordinazione.

*Art. 36*            *Pubblicazione (nuovo)*

Un bando di concorso corretto implica una certa trasparenza. In futuro, bandi di concorso, aggiudicazioni e decisioni riguardanti la rinuncia al bando devono essere resi pubblici mediante un organo di pubblicazione designato.

*Art. 37* Mezzi d'esercizio e posti di lavoro (*nuovo*)

Il diritto, sancito in questo articolo, dell'impresa precedentemente incaricata, di trasmettere i mezzi d'esercizio all'impresa neoaggiudicataria era disciplinato in passato dall'ordinanza sulle indennità. Data la sua importanza per il bando di concorso e la sicurezza finanziaria dell'impresa nell'ambito del bando, detto diritto deve essere sancito ora nella legge. Il disciplinamento è completato in modo tale che i committenti possano anch'essi esigere la consegna dei messi d'esercizio. I «mezzi d'esercizio» sono considerati in questo caso attivi di bilancio acquisiti mediante acquisto, locazione o leasing ed essenziali per la fornitura dell'offerta di trasporto. Ovviamente un mezzo d'esercizio finanziato mediante leasing può essere trasferito all'impresa neoaggiudicataria soltanto se quest'ultima è accettata dal fornitore del leasing come nuovo assuntore del leasing.

Anche la ripresa vincolata del personale, disciplinata nel capoverso 2, era contenuta nell'ordinanza sulle indennità.

*Art. 38* Riduzione dell'indennità (art. 52 LFerr)

Il disciplinamento esistente, in base al quale l'indennità viene ridotta nei casi di comportamento antieconomico da parte dell'impresa di trasporti, è mantenuto ma limitato ai casi in cui non sia possibile indire un bando di concorso.

*Art. 39* Ricorso (*nuovo*)

Finora le decisioni del committente nell'ambito di procedure di gara per l'appalto di prestazioni di trasporto, segnatamente l'aggiudicazione, costituivano una mera dichiarazione d'intenti e non una decisione impugnabile. In caso di controversia, poteva essere chiesta al DATEC, in base al previgente articolo 51 capoverso 4, l'emanazione di una decisione formale. Nella prassi è emerso che questo rimedio giuridico è gravoso e provoca anche ritardi indesiderati nella procedura d'ordinazione. Nel nuovo ordinamento, dove le decisioni del committente sono considerate decisioni formali, è garantita a tutti i partecipanti alla procedura di ordinazione la necessaria certezza del diritto; si ha inoltre, com'è consuetudine in una procedura amministrativa, una nuova procedura di ricorso a due stadi (al Dipartimento – al Consiglio federale). Con l'istituzione del Tribunale amministrativo federale, questa via di ricorso potrebbe subire una modifica nel senso che al posto del Dipartimento subentrerebbe, quale istanza di ricorso, il Tribunale amministrativo federale con deferimento successivo al Tribunale federale.

*Art. 40* Ripartizione finanziaria (art. 53 LFerr)

Le disposizioni relative alla ripartizione finanziaria degli oneri del trasporto regionale sono immutate. Ma con la NPF non si terrà più conto della forza finanziaria in quanto la perequazione finanziaria diretta dovrà sostituire quella indiretta. L'attuale capoverso 5 era applicabile per le indennità alle infrastrutture ed è qui superfluo.

*Art. 41* Aiuti finanziari (art. 56 LFerr)

In futuro gli investimenti delle imprese di trasporto nel settore dei trasporti dovrebbero passare per il mercato dei crediti e dei capitali, riducendo la partecipazione dello Stato; nel contempo però, Confederazione e Cantoni sopportano assieme i costi



*Art. 44* Verifica nell'ottica del diritto dei sussidi da parte dell'autorità di vigilanza (art. 70 LFerr)

Le imprese di trasporto che ottengono dall'ente pubblico contributi o prestiti devono presentare all'Ufficio federale i conti annuali per esame e approvazione. L'Ufficio può d'ora in poi chiedere documenti supplementari che ritiene utili in vista dell'approvazione.

L'Ufficio federale verifica se i conti sono conformi alle prescrizioni legali e alle convenzioni in materia di contributi e prestiti basate su tali prescrizioni. Per motivi di chiarezza e di trasparenza si specifica che la verifica dei conti nell'ottica del diritto dei sussidi completa il controllo dell'ufficio di revisione dell'impresa.

Se i risultati della verifica dei conti evidenziano un rischio elevato (ad es. in materia di liquidità, di accantonamenti e di riserve o in caso di forti variazioni fra preventivi e consuntivi), l'Ufficio federale può eseguire presso l'impresa in questione una verifica approfondita come ad esempio una revisione o un'ispezione finanziaria.

*Art. 45* Contestazioni (art. 71 LFerr)

Il disciplinamento esistente, secondo il quale l'impresa può disporre di un importo, che l'ufficio di revisione non ha approvato, solamente dopo una decisione legale definitiva in merito, è ripreso senza modifiche.

*Art. 46* Ufficio di revisione (art. 72 LFerr)

Le disposizioni particolarmente esaustive del diritto delle società anonime rendono superflua una descrizione più precisa dell'ufficio di revisione, così come formulata nelle disposizioni precedenti. È per contro mantenuta la prescrizione secondo cui anche le imprese che non hanno la forma giuridica di una società anonima (come gli istituti di diritto pubblico o le società individuali) devono avere un ufficio di revisione secondo il diritto delle società anonime.

## **2.2.8 Sezione 8: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche**

*Art. 47* Principio (art. 41 LFerr)

L'articolo, ripreso integralmente, stabilisce che anche enti di diritto pubblico devono remunerare secondo la consuetudine le prestazioni fornite da imprese di trasporto.

*Art. 48* Trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza (art. 8a LTP)

L'articolo 8a, relativamente recente, della legge sul trasporto pubblico è ripreso immutato. Esso obbliga le imprese a sottostare all'interesse nazionale in caso di situazioni straordinarie.

## 2.2.9

### Sezione 9: Disposizioni sulla responsabilità contrattuale

*Art. 49*            Responsabilità dell'impresa per le incombenze di servizio (art. 40 LTP)

Questa disposizione è ripresa dalla legge sul trasporto pubblico. L'unico adeguamento consiste nell'estendere la responsabilità dell'impresa (concessionaria) anche agli impiegati dei mandatari del trasporto. In caso contrario, la situazione delle persone danneggiate durante un trasporto che l'impresa non ha eseguito in proprio sarebbe peggiore. È fatto salvo il regresso tra corresponsabili.

*Art. 50*            Risarcimento (art. 41 LTP)

La disposizione è ripresa, con qualche modifica redazionale nel testo italiano, dalla legge sul trasporto pubblico. Il Consiglio federale stabilisce gli importi massimi di risarcimento dei danni nei casi colposi.

*Art. 51*            Limitazioni contrattuali della responsabilità (art. 42 LTP)

Limitazioni contrattuali della responsabilità sono nulle. La disposizione è ripresa integralmente (l'art. 42 cpv. 2 LTP riguarda soltanto il trasporto delle merci).

*Art. 52*            Legittimazione attiva (art. 43 LTP)

La legittimazione attiva rimane immutata.

*Art. 53*            Rivendicazioni (art. 44 LTP)

La disposizione, ripresa integralmente con qualche modifica redazionale nel testo italiano, definisce contro chi deve essere promossa un'azione, dato che un trasporto coinvolge molto spesso diverse imprese di trasporto.

*Art. 54*            Estinzione delle pretese (art. 45 LTP)

L'articolo 45 della legge sul trasporto pubblico è ripreso integralmente per quanto concerne il trasporto di viaggiatori o dei bagagli.

*Art. 55*            Prescrizione (art. 46 LTP)

I termini di prescrizione relativamente brevi non subiscono alcuna modifica.

*Art. 56*            Responsabilità collettiva delle imprese (art. 47 LTP)

L'articolo 47 della legge sul trasporto pubblico, che viene ripreso senza modifiche, prevede una particolare responsabilità per l'impresa che conclude il contratto di trasporto.

*Art. 57*            Diritto di pegno (art. 48 LPT)

Il pegno manuale sul bagaglio per tutti i crediti è ripreso integralmente.

*Art. 58* Vigilanza (art. 49a LPT, analogamente art. 12 LFerr)

La vigilanza della Confederazione sul trasporto pubblico è stata sancita finora dall'articolo 12 della legge sulle ferrovie e dall'articolo 49a della legge sul trasporto pubblico. Il secondo articolo citato è ripreso con qualche modifica di ordine redazionale nel testo italiano.

*Art. 59* Tassa di vigilanza (*nuovo*)

Il disciplinamento legale esistente relativo alle tasse di vigilanza incontestate e riscosse annualmente dalle imprese di trasporto è insufficiente. La lacuna è ora colmata dal presente articolo (questa disposizione era già stata inserita in un progetto di legge del DATEC che sarebbe dovuto entrare in vigore prima della Riforma delle ferrovie 2).

*Art. 60* Trattamento di dati da parte dell'Ufficio (art. 16 LFerr)

Per svolgere la propria attività, l'autorità di vigilanza ha bisogno di dati aggiornati. Una disposizione analoga si trova già nell'articolo 24 dell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori.

La pubblicazione di dati particolarmente degni di protezione necessita di una base legale. Vi è un interesse pubblico a tali informazioni se sono in discussione la sicurezza e l'affidabilità di un'impresa.

*Art. 61-62* Trattamento di dati da parte delle imprese concessionarie (*nuovo*) e videosorveglianza (*nuovo*)

È nell'interesse dei viaggiatori che i loro dati vengano elaborati in base a criteri unitari dalle imprese di trasporto concessionarie del trasporto pubblico. Tale richiesta è esaudita, dato che le imprese di trasporto concessionarie devono applicare le disposizioni della legge sulla protezione dei dati in vigore per gli organi della Confederazione. In tal modo, per tutte le imprese di trasporto concessionarie valgono altresì le stesse disposizioni relative al rilevamento e alla protezione dei dati, siano esse di diritto privato o pubblico (ad es. le FFS).

Occorre che le imprese concessionarie rilevino ed elaborino i dati dei loro clienti, in modo da poter adeguare in modo ottimale i loro servizi ai bisogni della clientela quali, in particolare, l'emissione di titoli di trasporto personalizzati (abbonamenti a metà prezzo e abbonamenti generali) o l'introduzione di un sistema elettronico di emissione di titoli di trasporto (cpv. 2). Lo scambio di dati facilita alle imprese il riconoscimento reciproco dei titoli di trasporto e permette loro di adeguarsi meglio e vicendevolmente alle necessità dei viaggiatori. Questo diritto è accordato anche a terzi che assumono i compiti delle imprese concessionarie. L'ordinanza sancisce che le imprese concessionarie devono concludere una convenzione sulla protezione dei dati con i terzi.

Il capoverso 5 ci consente di definire dettagliatamente a livello d'ordinanza quali dati debbano essere rilevati e trattati per la gestione del trasporto pubblico. Possiamo disciplinare segnatamente l'utilizzo dei dati rilevati mediante controllo elettronico





Occorre tenere presente che i servizi federali finora preposti alla procedura penale amministrativa non sono specialisti in materia. Essi sono esperti per quanto attiene al settore da giudicare, ma non detengono grande esperienza in campo penale. Per questo motivo è opportuno che per tutte le disposizioni penali riguardanti il trasporto pubblico siano dichiarate competenti le stesse autorità che le devono eseguire. I tribunali cantonali sono, a tal fine, più adatti delle autorità federali, e meno vincolati all'autorità di quanto lo sia la Confederazione. L'onere per le istanze cantonali non dovrebbe aumentare di molto, in quanto già oggi i procedimenti penali amministrativi vengono spesso deferiti alle istanze cantonali.

Optando per una soluzione pragmatica e attenendosi alla legislazione sulle ferrovie, l'azione penale è pertanto affidata ai Cantoni.

*Art. 68*            Misure amministrative (art. 89 vLFerr)

L'Ufficio federale e altre autorità esecutive possono impartire ammonimenti, ritirare o limitare autorizzazioni, permessi e documenti emessi qualora i beneficiari violino le regole o le condizioni per il rilascio non siano più adempite.

Come previsto finora dalla legge sulle ferrovie, l'Ufficio federale può chiedere che le persone che hanno dato adito a reclami siano destituite dalle loro funzioni.

Queste misure amministrative prescindono da eventuali azioni penali.

*Art. 69*            Obbligo di notificazione (*nuovo*)

Polizia e autorità penali devono notificare all'Ufficio federale tutte le infrazioni che possono essere sanzionate con misure amministrative.

## **2.2.12                    Sezione 12: Disposizioni finali**

*Art. 70*            Esecuzione (art. 21 vLTV, art. 94 e 97 LFerr , art. 52 LTP)

Come previsto nelle leggi vigenti, al nostro Consiglio spetta la competenza generale dell'esecuzione. Se non menzionata nei singoli articoli, vi si dovranno inserire deleghe specifiche.

*Art. 71*            Diritto previgente: abrogazione

La previgente legge sul trasporto di viaggiatori va abrogata. Le disposizioni ivi contenute relative alle imprese di trasporto stradale sono inserite in una nuova legge (cfr. n. 2.5).

*Art. 72*            Disposizioni transitorie

La disposizione dell'articolo 31, secondo cui gli amministratori non possono esercitare una funzione diretta nella procedura d'ordinazione, esige un periodo transitorio che lasci tempo a sufficienza per trovare un'alternativa. Dal momento che i periodi amministrativi durano generalmente da due a quattro anni, un periodo transitorio di tre anni appare appropriato.

## 2.3

### Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI)

#### *Art. 1* Campo di applicazione

La legge disciplina il servizio di sicurezza delle imprese di trasporto, cui appartengono le ferrovie, le funivie, le imprese filoviarie e le imprese d'autobus e di navigazione concessionarie. Essa si applica in linea di principio a tutti i settori e generi di imprese ferroviarie, quali le imprese che gestiscono le infrastrutture, le imprese di trasporto e quelle per il trasporto di merci. Nelle infrastrutture sono tuttavia comprese solamente le installazioni che hanno una relazione tecnica o operativa diretta con l'attività di trasporto (p. es. pensiline).

#### *Art. 2* Scopo e compiti

Ai sensi del capoverso. 1 le imprese di trasporto devono disporre di un servizio di sicurezza, sempre che esso sia necessario in base alla reale situazione di pericolo. Il riferimento alla reale situazione di pericolo significa che, per esempio, una piccola funivia può rinunciare, se del caso, a un servizio di sicurezza speciale.

Con il servizio di sicurezza si devono poter ridurre a un livello «normale» quei particolari pericoli per i viaggiatori che sono legati all'esercizio di un mezzo di trasporto pubblico. Alle imprese di trasporto cui è assegnato un obbligo di diritto pubblico non può tuttavia derivare alcuna pretesa di diritto civile da parte dei viaggiatori. Dal contratto di trasporto deriva l'obbligo di diritto pubblico delle imprese di condurre i propri passeggeri sani e salvi alla meta convenuta.

Come in precedenza la polizia ferroviaria, anche gli organi del servizio di sicurezza assumono un compito di diritto pubblico ai sensi dell'articolo 1 capoverso 1 lettera f della legge sulla responsabilità (RS 170.32); di conseguenza soggiacciono anch'essi alla legge sulla responsabilità della Confederazione.

Capoverso 2: la polizia civile, per la natura stessa dell'attività di trasporto, non può intervenire quando e come vuole, per esempio quando un mezzo di trasporto è in movimento. Per considerazioni pratiche sono incluse anche le aree di servizio direttamente legate all'esercizio: marciapiedi, sottopassaggi, sale d'aspetto, biglietterie ecc. In questi casi il servizio di sicurezza deve contribuire a proteggere i viaggiatori e a garantire un esercizio regolare.

Secondo la lettera a, il servizio di sicurezza ha il compito di vegliare al rispetto delle prescrizioni relative ai trasporti e all'uso degli impianti; per esempio le prescrizioni sull'uso delle installazioni (ordinanza sulle ferrovie) e dei veicoli.

Secondo la lettera b, il servizio di sicurezza ha il compito di coadiuvare le competenti autorità di polizia nel perseguimento delle violazioni delle disposizioni penali, ma soltanto per quanto tali violazioni possano ripercuotersi sulla sicurezza dei viaggiatori o sulla regolarità dell'esercizio. Il servizio di sicurezza può dunque intervenire per sedare una rissa scoppiata su un treno, in modo da proteggere i passeggeri che vi sono rimasti coinvolti o che vi hanno assistito. Il servizio di sicurezza non funge da polizia ausiliaria. I suoi compiti non si pongono in concorrenza con quelli della polizia civile, che li mantiene completamente.

### *Art. 3* Organizzazione

Le imprese di trasporto devono avere la possibilità di affidare a un'organizzazione privata con sede in Svizzera la gestione del servizio di sicurezza. In caso di trasferimento del servizio di sicurezza, l'Ufficio federale rilascia l'autorizzazione solamente dopo aver accertato che l'organizzazione incaricata del servizio di sicurezza garantisce il rispetto delle prescrizioni determinanti. Il trasferimento del servizio di sicurezza non deve comportare svantaggi per i clienti delle imprese di trasporto, motivo per cui queste ultime rimangono responsabili dell'adempimento dei compiti trasferiti.

### *Art. 4* Organi di sicurezza

Capoverso 1: le diverse situazioni di minaccia che si presentano nei vari tipi di trasporto (trasporto negli agglomerati e trasporto turistico, Intercity ecc.) vanno affrontate con misure diverse, appropriate a ciascuna situazione. Le imprese devono poter disporre di un'ampia scelta di possibilità, che vada da una polizia dei trasporti con esclusive funzioni di sicurezza (come la polizia ferroviaria delle FFS) fino al personale d'esercizio o viaggiante appositamente formato (tradizionale doppia funzione). Con un disciplinamento il più flessibile possibile si tiene conto in modo ottimale delle diverse necessità locali, temporali e di altro genere.

Capoverso 2: il personale della polizia dei trasporti è tenuto a prestare giuramento ufficiale presso le autorità cantonali (cfr. art. 12 cpv. 2 della legge federale del 18 febbraio 1878 sulla polizia delle strade ferrate).

Il capoverso 3 delega al Consiglio federale la competenza di definire nei dettagli la formazione e l'equipaggiamento del personale preposto alla sicurezza. Com'è stato il caso della polizia ferroviaria delle FFS, il personale della polizia dei trasporti, oltre a una formazione aziendale nelle imprese di trasporto, deve concludere una formazione completa in una scuola di polizia. Secondo il nostro parere, il servizio deve svolgersi, di norma, con personale in uniforme.

Per quanto riguarda l'emanazione di disposizioni sull'armamento e l'equipaggiamento, ci faremo guidare dalle raccomandazioni della Commissione tecnica della polizia svizzera. L'equipaggiamento consisterà essenzialmente di manganelli, bombole lacrimogene, manette e piccoli apparecchi trasmittenti. Una dotazione che preveda l'impiego di armi da fuoco non è ammessa senza l'autorizzazione esplicita della legge.

### *Art. 5* Poteri degli organi di sicurezza

Capoverso 1: le competenze che spettano al servizio di sicurezza si limitano all'adempimento dei loro compiti e, di conseguenza, possono essere esercitate soltanto se l'occasione lo richiede. Entro il campo di attività secondo l'articolo 2 capoverso 2 e per quanto ivi motivato, gli organi del servizio di sicurezza possono fare quanto esposto qui di seguito.

Lettera a: interrogare persone e controllare i documenti. Per utilizzare un mezzo di trasporto e accedere a certi settori dell'area d'esercizio è necessaria un'autorizzazione come, per esempio, un titolo di trasporto, un apposito certificato di servizio o un altro permesso rilasciato dall'impresa che gestisce l'infrastruttura. Spesso, in casi del genere, non è infatti possibile sapere se le persone in loco sono autorizzate a trattenerci: il servizio di sicurezza deve perciò avere la possibilità di controllare.

Lettera b: chi turba il corso regolare dell'esercizio o molesta i passeggeri può essere trattenuto, ammonito o allontanato. Ciò comprende, come accade finora, anche l'eventuale stesura di un rapporto.

Lettera c: la riscossione di una garanzia equivale a una cauzione, il cui ammontare viene fissato in base alle prescrizioni del Consiglio federale.

Capoverso 2: in aggiunta al capoverso 1, la polizia dei trasporti può ritirare oggetti per assicurare le prove e consegnare immediatamente alla polizia le persone fermate.

Per assicurare le prove si ritirano soprattutto biglietti di viaggio utilizzati in modo improprio nonché oggetti impiegati per disturbare la regolarità dell'esercizio oppure per molestare o mettere in pericolo i passeggeri. Ciò vale anche per quegli oggetti che sono serviti per commettere un reato nell'ambito dell'attività di trasporto.

Chi viene fermato deve essere consegnato immediatamente alla pattuglia di polizia più vicina; ciò vale sia in termini di spazio che di tempo, per esempio alla fermata ferroviaria più vicina o nell'area della stazione. Spetta alla polizia civile decidere i fermi.

Il capoverso 3 disciplina un caso speciale di consegna di persone secondo il capoverso 2. Esso corrisponde all'articolo 7 capoverso 2 della legge federale del 18 febbraio 1878 sulla polizia delle strade ferrate.

Capoverso 4: la coercizione diretta di persone causa una notevole limitazione dei diritti fondamentali. Per soddisfare i requisiti costituzionali relativi a tali limitazioni (cfr. art. 36 Cost.) è previsto che si possa impiegare la coercizione diretta solamente se è necessario trattenere, allontanare o consegnare alla polizia una persona che si è comportata in modo contrario alle prescrizioni. In primo piano, tuttavia, prevale l'impiego senza l'uso della forza: manganelli e spray lacrimogeni possono essere impiegati soltanto a scopo di autodifesa e d'aiuto in caso di legittima difesa (cfr. art. 4 cpv. 3). Se una persona ha commesso un crimine o un delitto, per consegnarla alla polizia è ammesso l'uso di manette e lacci, ma con la riserva che l'impiego di tali ausili sia davvero necessario. Se un dipendente della polizia dei trasporti supera i propri poteri relativi all'esercizio della coercizione diretta, si rende penalmente responsabile (cfr. art. 312 CP, abuso di autorità). Di eventuali danni risponde l'organizzazione e l'impresa di trasporti secondo gli atti legislativi pertinenti (legge sulla responsabilità, RS 179.32, legge sul trasporto di viaggiatori [nuova versione], legge sul trasporto di merci [nuova versione] e legge federale sulla responsabilità di imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera, RS 221.112.742).

#### *Art. 6*            Trattamento dei dati

Capoverso 1: per adempiere i loro compiti, gli organi di sicurezza possono trattare i seguenti dati: quelli per accertare l'identità di una persona, come il nome, la data di nascita e l'indirizzo della medesima, e quelli relativi a infrazioni di una persona contro prescrizioni per la protezione di viaggiatori, impiegati, beni trasportati, infrastruttura e veicoli e per garantire un esercizio regolare dell'impresa di trasporto. Con quest'ultima accezione s'intendono per esempio dati relativi a danni al veicolo (sedili squarciati ecc.), al momento in cui è avvenuto il danno e all'identità delle eventuali persone che hanno fornito l'informazione.

Capoverso 2: se il servizio di sicurezza è affidato a un'organizzazione privata secondo l'articolo 3 capoverso 2, l'organizzazione è tenuta a separare i suoi sistemi di elaborazione dei dati sia fisicamente sia logicamente dagli altri sistemi di elaborazione.

zione dei dati dell'organizzazione. Questa esigenza evita la mescolanza dei dati raccolti sulla base di questa legge con altri dati inerenti a eventuali altri settori d'attività dell'organizzazione.

Capoverso 3: gli organi di sicurezza sono soggetti alle disposizioni relative all'elaborazione dei dati da parte di organi federali (cfr. art. 3 lett. h della legge sulla protezione dei dati).

#### *Art. 7* Collaborazione con le autorità di polizia

Soprattutto in occasione di grandi manifestazioni non è possibile fare a meno della collaborazione e del relativo scambio di informazioni. Per sgravare la polizia ordinaria, la polizia dei trasporti può presentare il rapporto di denuncia direttamente alle autorità incaricate dell'inchiesta, come ha fatto finora la polizia ferroviaria.

#### *Art. 8* Vigilanza

In caso di infrazioni, gli organi di sicurezza possono essere denunciati dalle competenti autorità locali preposte al perseguimento penale. Nell'ambito di una tale procedura penale è possibile provare se il procedimento era giustificato. A parte questo, denunce contro gli organi di sicurezza possono essere presentate all'Ufficio federale dei trasporti.

#### *Art. 9* Disobbedienza

Per conferire al servizio di sicurezza forza di applicazione anche sul piano formale, la contravvenzione agli ordini viene punita con la multa fino a 10 000 franchi. Il perseguimento penale e il giudizio competono sempre ai Cantoni.

#### *Art. 10* Perseguimento d'ufficio

In questo modo s'intende garantire ai servizi di sicurezza la stessa tutela penale riservata ai dipendenti delle imprese di trasporto.

## **2.4 Legge federale sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia (Legge sul trasporto di merci, LTM)**

Tutti gli articoli della legge federale sul trasporto pubblico che riguardano il traffico viaggiatori vengono trasferiti nella legge sul trasporto di viaggiatori. Il campo di applicazione della legge sul trasporto pubblico si limita alle disposizioni riguardanti il trasporto di merci su rotaia, alle imprese di trasporto a fune e alle imprese di navigazione concessionarie, nella misura in cui trasportano merci. Essa assume perciò la denominazione di legge sul trasporto di merci. Cambiamenti concreti riguardano unicamente i seguenti articoli:

#### *Art. 4* Trasporto di merci pericolose

Con questa disposizione vengono introdotte le basi legali, finora insufficienti in quest'ambito, per le attuali disposizioni a livello di ordinanza dipartimentale e del Consiglio federale.

In particolare vengono introdotte due norme di delega al nostro Consiglio necessarie per il settore delle merci pericolose.

*Art. 8*                      Prestazioni commissionate dai poteri pubblici

L'articolo 8 viene esteso in modo che possa servire da base legale per la richiesta di prestazioni di trasporto merci e per lo stanziamento di contributi agli investimenti. In quest'ambito, tuttavia, la maggior parte dei contributi e degli aiuti finanziari si basa oggi sui mezzi a destinazione vincolata risultanti dall'imposta sugli oli minerali, disciplinati nella LUMin.

*Art. 8a*                    Trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale  
in materia di sicurezza

Alla base di questa disposizione vi sono considerazioni in materia di politica di sicurezza. La priorità che tali trasporti assumono in situazioni speciali e straordinarie le conferisce un peso particolare.

*Art. 51*                    Delitti

Con la disposizione penale contenuta nell'articolo 51, riceviamo la competenza di stabilire quali infrazioni contro le disposizioni di applicazione della presente legge sono punibili. I reati, inclusi nel termine delitti, possono essere puniti, a seconda della loro gravità, oltre che con una multa anche con una pena detentiva.

Se una persona giuridica di diritto pubblico o privato oppure una società commerciale sono colpite da simili reati, le disposizioni penali si applicano alle persone fisiche che avrebbero dovuto agire per conto delle persone giuridiche o delle società commerciali interessate.

*Art. 51a*                Perseguimento d'ufficio

L'articolo 51a adotta la stessa disposizione prevista nell'articolo 74 della legge sul trasporto di viaggiatori. I reati punibili sono ora perseguiti d'ufficio se commessi nei confronti di impiegati dei trasporti pubblici.

## **2.5                              Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)**

Sotto il nuovo titolo «Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)» si trovano le disposizioni della legge sul trasporto viaggiatori in vigore e sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (legge sul trasporto viaggiatori) che non hanno trovato posto nel nuovo avamprogetto della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV).

Questo atto normativo non comporta modifiche essenziali dal punto di vista materiale. L'articolo 1 dev'essere adeguato al nuovo contenuto, gli articoli 2-10 riprendono testualmente gli articoli 7-15 vLTV. Nell'articolo 8 vengono aggiunti due nuovi capoversi indispensabili a chiarire che l'autorizzazione all'accesso non solamente deve essere acquisita per ogni autocarro, ma deve anche essere portata con sé sul medesimo.

L'articolo 11 riprende le disposizioni penali contenute nell'articolo 17 vLTV portando l'importo della multa a 10 000 franchi e conferisce al Consiglio federale la competenza di stabilire le contravvenzioni soggette a punizione. L'articolo 12 riprende i disciplinamenti contenuti negli articoli 19 e 20 vLTV sulla competenza e la procedura.

## **2.6 Legge sulle ferrovie (LFerr)**

Dalla legge sulle ferrovie sono state per lo più tolte le disposizioni che non si riferiscono all'infrastruttura ferroviaria e all'esercizio ferroviario specifico. In particolare, le disposizioni concernenti l'indennizzo dei costi non coperti dell'offerta di trasporto e la contabilità, che attualmente si applicano alle imprese automobilistiche, di navigazione e di trasporto a fune, sono trasferite nella legge sul trasporto di viaggiatori. Questo provvedimento migliora notevolmente la visione d'insieme delle disposizioni legali pertinenti.

In tutta la legge nella versione tedesca i termini «*Bahnunternehmung(en)*» e «*Eisenbahnunternehmung(en)*» sono sostituiti con «*Eisenbahnunternehmen*» (Art. 12, 16, 17, 18, 18c, 18e, 18m, 18n, 18p, 18s, 18u, 18v, 18w, 19, 20, 21, 22, 26, 28, 31, 39, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 62, 93). Infine, nella legge sulle ferrovie sono introdotte le rubriche al posto dei titoli marginali, secondo la forma attualmente in uso.

### **2.6.1 Capitolo 1: Disposizioni generali**

#### *Art. 1* Campo d'applicazione

La riserva relativa alla legislazione sulle Ferrovie federali svizzere è abrogata. La legge sulle FFS è una legge puramente organizzativa che non deve motivare deroghe alla legge sulle ferrovie.

Sia il gestore dell'infrastruttura sia le imprese di trasporto ferroviarie sottostanno alla LFerr. Le imprese integrate sono interessate da entrambi i termini in base alla loro rispettiva funzione.

Il criterio decisivo per la designazione delle imprese ferroviarie ai sensi della legge rimane quello che le imprese possono essere usate da tutti per il trasporto di persone e di merci e che i veicoli devono essere a guida vincolata.

#### *Art. 2* Ferrovie principali e ferrovie secondarie

La suddivisione in ferrovie principali e ferrovie secondarie non ha ormai più senso da anni. L'articolo 2 è quindi abrogato.

#### *Art. 3* Espropriazione

Dal momento che oggi non tutte le imprese ferroviarie dispongono anche di una propria infrastruttura, occorre precisare quale concessione – infrastruttura o trasporto di viaggiatori – può costituire la base per un'eventuale procedura di espropriazione. Per sua natura, l'espropriazione è in stretta relazione con il potere di disporre dell'infrastruttura e di conseguenza soltanto le imprese titolari di una concessione



dell'infrastruttura beneficiano del diritto di espropriazione e solamente se l'infrastruttura è d'interesse pubblico. Le ferrovie esclusivamente turistiche possono difficilmente far valere un interesse pubblico.

Il capoverso 3 stabilisce che i fondi appartenenti alle ferrovie non possono essere acquisiti per usucapione. Se viene a cadere definitivamente l'articolo 1 della legge sulla polizia delle strade ferrate, non è escluso che si tenti di acquisire per usucapione i fondi appartenenti alle ferrovie o i relativi diritti (passaggi a livello).

## **2.6.2                    Capitolo 2: Imprese ferroviarie**

Il numero 2 ora si articola nelle sezioni gestori dell'infrastruttura, imprese di trasporto ferroviarie e accesso alla rete e disciplina a quali condizioni possono operare le imprese ferroviarie.

### *Art. 5 cpv. 4*

In futuro, per adeguarsi alle direttive di sicurezza dell'UE, si richiederà anche ai gestori dell'infrastruttura svizzeri di possedere, oltre alla concessione, un'autorizzazione di sicurezza (cfr. in proposito il commento dell'art. 8a).

### *Art. 6 cpv. 1    Concessione dell'infrastruttura*

Nella prassi l'adeguatezza si è rivelata una condizione difficile da esaminare per rilasciare una concessione dell'infrastruttura. Al centro della procedura d'esame si pone comunque la domanda se la tratta ferroviaria da costruire soddisfa un interesse pubblico. L'articolo 6 è stato riformulato di conseguenza. La condizione per il rilascio di una concessione dell'infrastruttura rimane quella che non possono opporsi interessi pubblici essenziali (in particolare in materia di pianificazione del territorio, protezione dell'ambiente, protezione della natura e del paesaggio, cooperazione nazionale in materia di sicurezza).

### *Art. 7 cpv. 1    Concessione dell'infrastruttura – Trasferimento, contratti d'esercizio*

Il primo periodo dell'articolo 7 capoverso 1 è completato con la precisazione che le concessioni possono essere trasferite (ai sensi della legge) soltanto alle imprese che adempiono le stesse condizioni in materia di sicurezza e di capacità economica dell'impresa che cede la concessione.

### *Art. 8 cpv. 2 lett. d    Revoca ed estinzione (della concessione)*

Mentre le lettere a-c si riferiscono solamente alla concessione (ossia all'infrastruttura dell'impresa), la liquidazione forzata concerne l'impresa nel suo insieme. La formulazione va dunque adeguata.

### *Art. 8a                    Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione di sicurezza*

L'autorizzazione di sicurezza, che è necessario introdurre per trasporre la direttiva CE sulla sicurezza, è rilasciata dallo Stato in cui si trova l'infrastruttura. Dev'essere rinnovata ogni cinque anni conformemente alle prescrizioni della direttiva CE.

L'essenziale del suo contenuto consiste nell'esame del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura.

*Art. 8b* Revoca (dell'autorizzazione di sicurezza)

Se un'impresa non soddisfa più i requisiti, l'autorizzazione di sicurezza può essere revocata. In pratica ciò significa che l'impresa è costretta a trasferire la concessione a un'altra impresa.

*Art. 8c* Autorizzazione di accesso alla rete e certificato di sicurezza

Finora le imprese ferroviarie erano autorizzate a trasportare sulla propria infrastruttura persone e merci senza bisogno di avere un'autorizzazione di accesso alla rete. Già durante il dibattito sulla Riforma delle ferrovie 1 è stato messo a verbale che i requisiti per effettuare corse sulla propria infrastruttura non potevano essere meno severi di quelli adottati per un'altra infrastruttura. In futuro sarà necessaria un'autorizzazione in quanto impresa ferroviaria (autorizzazione di accesso alla rete) e un certificato di sicurezza anche per effettuare corse sulla propria infrastruttura. Questo è necessario anche per poter trasporre la direttiva CE sulla sicurezza (2004/49/CE) nel diritto svizzero.

*Art. 8d* Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione di accesso alla rete

Le condizioni di rilascio dell'autorizzazione corrispondono ampiamente all'articolo 9 LFerr in vigore e alle prescrizioni delle direttive 95/18/CE (nella versione della direttiva 2001/13/CE) e 2004/49/CE.

Non appena le direttive CE saranno recepite nell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti terrestri, i Paesi membri dell'UE e la Svizzera riconosceranno reciprocamente le rispettive autorizzazioni, in modo che tutte le imprese di trasporto ferroviarie d'Europa avranno bisogno di una sola autorizzazione.

*Art. 8e* Rilascio e rinnovo del certificato di sicurezza

Il certificato di sicurezza comprende l'autorizzazione del sistema di gestione della sicurezza e l'autorizzazione delle misure specifiche per le tratte, adottate dall'impresa ferroviaria al fine di garantirne la sicurezza. Anche l'approvazione del sistema di gestione della sicurezza sarà valevole in tutta Europa esattamente come l'autorizzazione di accesso alla rete. Per quanto riguarda l'autorizzazione delle misure specifiche per le tratte, invece, si tratta di un provvedimento a carattere puramente nazionale.

*Art. 8f* Revoca (di autorizzazione di accesso alla rete e certificato di sicurezza)

Se un'impresa non soddisfa più i requisiti, il certificato di sicurezza e, se del caso, anche l'autorizzazione di accesso alla rete devono essere revocati.

#### *Art. 9* Concessione dell'accesso alla rete

Tutte le imprese di trasporto ferroviarie necessiteranno di un'autorizzazione di accesso alla rete, anche se operano soltanto sulla propria rete. Gli elementi essenziali dell'attuale articolo 9 si ritrovano nel nuovo articolo 8*d*.

Non è più l'impresa ferroviaria a concedere l'accesso alla rete, bensì il servizio di assegnazione dei tracciati (art. 9 cpv. 1).

Gli ulteriori principi di accesso alla rete menzionati nel capoverso 4, stabiliti dal nostro Consiglio, contengono in particolare il divieto di trasferire a terzi tracciati attribuiti. In tal modo s'intende impedire il commercio di tracciati.

#### *Art. 9a* Servizio di assegnazione dei tracciati

Responsabile di garantire l'accesso non discriminante alla rete è ora il servizio di assegnazione dei tracciati, istituito sotto forma di istituto indipendente con personalità giuridica propria (come Posta e PF). Siamo l'autorità di vigilanza e designiamo il consiglio di amministrazione e l'ufficio di revisione. La direzione, invece, è nominata dal consiglio di amministrazione al fine di garantire la necessaria indipendenza.

Il consiglio di amministrazione è composto da tre a cinque persone, indipendenti dall'impresa ferroviaria. Il Consiglio federale gli conferisce un mandato strategico di quattro anni. Ogni anno il consiglio di amministrazione è tenuto a presentarci, con il rapporto d'esercizio, un rendiconto sugli obiettivi raggiunti, a descrivere l'andamento degli affari in un rapporto annuale, a presentare il conto annuale e il bilancio e a trasmettere il rapporto dell'ufficio di revisione.

Stabiliremo in un'ordinanza le regole per la presentazione dei conti. Anche il bilancio di apertura, completo del capitale di dotazione, è determinato dal nostro Consiglio. Le disposizioni transitorie sono adeguate di conseguenza.

L'assunzione del personale avviene (come alla Posta) conformemente alla legislazione sul personale federale. Trattandosi di un istituto federale indipendente, non sussiste alcun rapporto diretto con il budget per beni e servizi o per il personale del DATEC. Il datore di lavoro del personale è l'istituto.

Le spese (in particolare quelle per il personale) del servizio di assegnazione dei tracciati sono finanziate mediante tasse in grado di coprire i costi che i gestori dell'infrastruttura devono versare per tracciato venduto o attribuito.

#### *Art. 9b* Compiti del servizio di assegnazione dei tracciati

Nel capoverso 1 sono elencate le funzioni minime da conferire obbligatoriamente al servizio di assegnazione dei tracciati secondo le direttive UE. Discipliniamo ulteriori competenze (cpv. 5). Determiniamo anche, conformemente ai criteri fissati dall'UE, le deroghe alla competenza del servizio di assegnazione dei tracciati (ferrovie a scartamento ridotto, ferrovie a cremagliera, tram e metropolitane).

#### *Art. 9c* Accesso alla rete – Diritto alla remunerazione

Il servizio di assegnazione dei tracciati fissa e pubblica il prezzo dei tracciati, compito che finora incombeva al gestore dell'infrastruttura. Il prezzo dei tracciati si compone di un prezzo minimo e di un contributo di copertura. Il nostro Consiglio e l'ufficio federale competente continuano a definire le prescrizioni pertinenti più

importanti. Adesso è il servizio di assegnazione dei tracciati a fissare il contributo di copertura praticamente per tutta la rete a scartamento normale, mentre per la rete a scartamento ridotto rimangono responsabili i gestori dell'infrastruttura stessi che continuano anche a fissare il contributo di copertura.

Come avamposto delle società che gestiscono le infrastrutture, il servizio di assegnazione dei tracciati si occupa anche dell'incasso presso le imprese di trasporto ferroviarie. In questo modo è possibile garantire a queste ultime l'One Stop Shop. I gestori dell'infrastruttura sono adeguatamente remunerati per l'utilizzo dei loro tracciati e versano, a loro volta, una tassa al servizio di assegnazione dei tracciati per il lavoro svolto.

La nuova formulazione del capoverso 3 tiene conto del fatto che trasporti diversi provocano costi diversi. I prezzi dei tracciati devono rispecchiare queste differenze. Per il rimanente la disposizione secondo cui il prezzo dei tracciati per il trasporto di viaggiatori regolare deve contenere una quota sui proventi del traffico è formulata in modo meno imperativo.

*Art. 9d* Convenzione

Dato che convenzione di accesso alla rete e prezzo del tracciato non hanno più alcun nesso diretto, l'attuale articolo *9b* capoverso 2 appare come articolo *9d* a sé stante.

### **2.6.3 Capitolo 3: Vigilanza**

*Art. 10* Autorità di vigilanza

A causa dell'abrogazione dell'articolo 2, la nozione di ferrovie accessorie nell'articolo 10 è sostituita con quella di ferrovie. Dal profilo materiale non vi sono cambiamenti.

*Art. 10a* Tassa di vigilanza

L'Ufficio federale riscuote già oggi tasse per la sua attività di vigilanza, che però non sono garantite a sufficienza dal profilo giuridico. Il nuovo articolo *10a* colma questa lacuna. Il tenore corrisponde alla versione della legge federale sulla riscossione di emolumenti e tasse, attualmente pendente davanti alle Camere federali. È menzionata ugualmente perché sussiste la possibilità che il dibattito parlamentare sulla Riforma delle ferrovie 2 si concluda prima dell'esame dell'atto mantello.

*Art. 14* Abrogato

Con la revisione della LFerr del 1996 è stato avviato un cambiamento nel modo in cui l'ente pubblico intende dirigere le imprese. Si parte dal presupposto che l'ente pubblico non debba interferire direttamente nelle decisioni delle imprese, ma debba dirigere mediante direttive nell'ambito delle ordinazioni; la partecipazione diretta di rappresentanti di Confederazione e Cantoni e di altre corporazioni nei consigli di amministrazione non è più attuale. Anche a livello internazionale, in particolare nell'UE, si chiede che l'influsso diretto dell'ente pubblico si limiti a convenzioni sulle prestazioni, sulle offerte o simili. L'articolo 14, che sancisce un diritto dell'ente pubblico di sedere nei consigli di amministrazione può quindi essere abrogato.

*Art. 16*            Trattamento di dati da parte dell'Ufficio federale

Si stabilisce in modo esaustivo quali informazioni le imprese devono fornire all'autorità di vigilanza.

*Art. 16a*            Trattamento di dati da parte delle imprese ferroviarie concessionarie  
(nuovo)

La rilevazione, l'elaborazione e la comunicazione di dati personali particolarmente degni di protezione e di profili della personalità per tutelare la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura – quindi normalmente l'attività degli organi di sicurezza e di polizia – sono possibili osservando strettamente la legislazione sulla protezione dei dati. Disciplineremo i particolari per via di ordinanza.

*Art. 16b*            Videosorveglianza

Considerato l'aumento degli atti di vandalismo e allo scopo di aumentare la sicurezza, l'installazione di videocamere di sorveglianza s'impone. Questo articolo costituisce la base legale necessaria per trattare dati personali che le imprese ferroviarie concessionarie riprendono e registrano mediante videocamere.

## **2.6.4                            Capitolo 4: Piani, costruzione ed esercizio**

*Art. 17*            Principi

Il capoverso 3 include tra i principi la norma di competenza concernente l'emanazione di prescrizioni relative al servizio ferroviario da parte dell'Ufficio federale, ora contenuta fuori contesto nell'articolo 18w. Il capoverso 4 costituisce la base legale per un registro dei veicoli ferroviari immatricolati in Svizzera, importante soprattutto in relazione all'accesso alla rete. Il capoverso 5 corrisponde all'attuale capoverso 4.

*Art. 17a*            Valutazione degli aspetti inerenti alla sicurezza

L'Ufficio federale esamina la domanda o il progetto in funzione dei rischi che comporta. Non potendo valutare tutto l'oggetto sottoposto ad autorizzazione sotto ogni punto di vista, il collaboratore dell'Ufficio federale, in base alle esperienze e alle conoscenze disponibili, deve concentrarsi su determinati rischi e decidere quali aspetti del progetto esaminare e come farlo: per alcuni di questi aspetti può chiedere a specialisti indipendenti di effettuare perizie sulla sicurezza, ma può fare anche egli stesso sondaggi. Esistono anche determinati aspetti che l'Ufficio federale esamina sempre, non solamente a campione, quando si tratta di autorizzare piani, un esercizio o di omologare tipi. Quali siano questi aspetti è stabilito nelle istruzioni dell'Ufficio.

«L'esame in funzione dei rischi» significa, quindi, che gli aspetti che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza sono verificati in modo selettivo in base alle perizie sulla sicurezza rilasciate da specialisti e / o in base a sondaggi. Sapere che determinati rischi esistono determina la scelta degli aspetti che l'UFT deve controllare e, di conseguenza, anche la decisione concernente i punti del certificato di sicurezza per i quali è necessaria una perizia sulla sicurezza effettuata da uno specialista indipendente.

Il richiedente deve produrre la prova attestante la sicurezza e la conformità alle prescrizioni (prova di sicurezza). Laddove l'Ufficio federale lo esige, deve consolidarlo sulla scorta di perizie sulla sicurezza rilasciate da specialisti indipendenti.

#### *Art. 18w* Autorizzazione d'esercizio

In primo luogo è enunciato il principio secondo cui per ogni impianto ferroviario e per ogni veicolo è necessaria un'autorizzazione d'esercizio. Questo è conforme alle esigenze delle direttive sull'interoperabilità che richiedono un'autorizzazione per la messa in servizio di ogni sottosistema di tipo strutturale. Per impianti ferroviari situati al di fuori del campo di applicazione delle direttive sull'interoperabilità, tuttavia, continua a sussistere la possibilità che l'UFT rinunci a un'autorizzazione d'esercizio. L'Ufficio federale può prendere questa decisione nell'ambito dell'autorizzazione di piani o dell'omologazione di tipi. Inoltre, può definire per via di ordinanza quali oggetti non sono considerati impianti ferroviari soggetti ad autorizzazione d'esercizio (p. es. panchine sui marciapiedi lungo i binari).

Il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio dipende essenzialmente dalla prova di sicurezza che il costruttore è tenuto a presentare. In altre parole, il costruttore deve provare che l'oggetto da autorizzare è sicuro e conforme alle prescrizioni.

#### *Art. 18x* Omologazione di tipo (*nuovo*)

Questo articolo si basa ampiamente sulla formulazione dell'articolo 7 Oferr in vigore. Modifiche della formulazione indicano, tuttavia, che un'omologazione di tipo può essere rilasciata già a partire dal primo oggetto da approvare di una serie prevista. La soppressione dell'enumerazione «veicoli, elementi di costruzione e impianti di sicurezza», inoltre, mette in evidenza il fatto che per ogni elemento di un impianto ferroviario o di un veicolo può essere richiesta un'omologazione di tipo.

#### *Art. 23* Prescrizioni di utilizzazione

Per garantire un esercizio ferroviario regolare, questo articolo consente di far rispettare le prescrizioni relative all'utilizzazione e al comportamento nelle stazioni ferroviarie.

Il servizio di sicurezza, finora oggetto del presente articolo, è disciplinato in una legge specifica a sé stante.

### **Interoperabilità con il sistema ferroviario europeo**

#### *Art. 23a* Principio

Gli articoli 23a-23k contengono le nuove disposizioni, proposte con il presente messaggio, che si applicano a titolo supplementare o derogatorio nel caso in cui una ferrovia rientri anche nel campo di applicazione delle direttive sull'interoperabilità.

#### *Art. 23b* Campo di applicazione

Il campo di applicazione territoriale delle disposizioni concernenti l'interoperabilità (art. 23a-23k) è determinato dal nostro Consiglio sia per la direttiva sul sistema convenzionale sia per la direttiva sul sistema ad alta velocità. La rete convenzionale

comprende una parte della rete a scartamento normale. Nel determinare le tratte, ci faremo guidare dalla seguente riflessione: per quali tratte è sensato soddisfare, a medio e lungo termine, i requisiti tecnici europei? Prenderemo in considerazione i punti di raccordo delle tratte estere conformemente alla decisione n. 1692/96/CE del 23 luglio 1996<sup>9</sup> sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, il collegamento delle regioni, le possibilità di effettuare deviazioni in caso di interruzioni di tratta e gli aspetti della politica dei trasporti. Abbiamo la possibilità di allargare gradualmente la rete convenzionale all'intera rete a scartamento normale. Inoltre, possiamo estendere il campo di applicazione di singole, adeguate specifiche tecniche d'interoperabilità (STI) alla rete a scartamento normale, anche se non fa ancora parte della rete convenzionale.

Le disposizioni degli articoli 23a-23k si applicano soltanto alle tratte di nuova costruzione da noi determinate e, nel caso delle grandi misure di trasformazione e di rinnovamento, alle reti definite negli allegati all'ordinanza sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1). In caso di riconversione e rinnovamento, l'UFT deve decidere se il volume della misura relativa è tale da giustificare l'applicazione delle disposizioni concernenti l'interoperabilità. L'UFT deve inoltre verificare se non si tratta invece di un caso in cui occorra derogare all'applicazione delle STI (cfr. qui sopra). Se per esempio si acquistano nuovi veicoli da impiegare su tratte che non s'intende adeguare nel prossimo futuro al sistema europeo di controllo-comando dei treni, non è sensato pretendere di equipaggiare il veicolo con il sistema relativo né di farsi rilasciare certificati di conformità dai servizi di valutazione della conformità.

#### *Art. 23c*          Sottosistemi

Oggi in Svizzera è rilasciata un'autorizzazione d'esercizio solamente per i veicoli e, in parte, per l'infrastruttura. D'ora in poi diventerà obbligatoria per tutti i sottosistemi strutturali: oltre che per i veicoli e l'infrastruttura, quindi, anche per i sottosistemi strutturali energia, esercizio («esercizio e controllo del traffico») e controllo-comando dei treni («controllo-comando e segnalamento»).

La procedura di rilascio di un'autorizzazione d'esercizio è modificata soltanto per quanto il richiedente sia tenuto a presentare le dichiarazioni CE di verifica, le dichiarazioni CE di conformità o di idoneità all'impiego per i sottosistemi e per i componenti di interoperabilità utilizzati. A tal fine il richiedente deve rivolgersi in tempo utile a un servizio di valutazione della conformità in Europa autorizzato a rilasciare i suddetti certificati.

#### *Art. 23d*          Immissione sul mercato di componenti dell'interoperabilità

I componenti dell'interoperabilità sono elementi di costruzione (anche immateriali come il software) integrati o da integrare in un sottosistema e dai quali dipende l'interoperabilità del sistema ferroviario. Possono essere commercializzati senza autorizzazione statale solamente se dispongono delle relative dichiarazioni e certificati CE di conformità o di idoneità all'impiego. I servizi di valutazione della con-

<sup>9</sup> Gazzetta ufficiale n. L 228 del 9.9.1996, pag. 1; modificata con la decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001, Gazzetta ufficiale n. L 138 del 7. 7. 2001, pag. 1; modificata con la decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004, Gazzetta ufficiale n. L 167 del 30. 4. 2004, pag. 1; cfr. sito: <http://www.europa.eu.int/eur-lex/it/search>.

formità certificano la conformità dei componenti se essi soddisfano le direttive europee in materia, soprattutto le STI che li riguardano.

*Art. 23e* Controllo successivo (sorveglianza del mercato) dei componenti dell'interoperabilità

Le direttive sull'interoperabilità esigono un controllo del mercato da parte degli Stati membri. In altre parole, gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché componenti dell'interoperabilità e sottosistemi rimangano in uno stato conforme alle prescrizioni anche dopo essere stati commercializzati o messi in esercizio. Conviene, dunque, sorvegliare per quanto possibile i componenti dell'interoperabilità e i sottosistemi nell'ambito della vigilanza di tutto il sistema, dato che il pericolo potenziale dei componenti dell'interoperabilità e dei sottosistemi si manifesta soltanto se sono utilizzati come componenti del «sistema ferroviario globale». Di conseguenza, il controllo a posteriori dei sottosistemi nell'ambito della sorveglianza è effettuato conformemente all'articolo 10 LFerr.

Per attuare le direttive sull'interoperabilità, inoltre, occorre rendere possibile la sorveglianza dei componenti dell'interoperabilità prima che vengano integrati. In caso contrario, non vi sarebbe alcun controllo di componenti dell'interoperabilità integrati in sottosistemi già muniti di un'autorizzazione d'esercizio. L'articolo 23e risponde a questo obiettivo.

*Art. 23f* Competenza

È previsto che il nostro Consiglio stabilisca come essenziali i requisiti menzionati nell'allegato III della direttiva 96/48/CE e nell'allegato III della direttiva 2001/16/CE. Fisseremo le STI come disposizioni tecniche d'esecuzione.

*Art. 23g* Conformità ai requisiti essenziali

Se un sottosistema è fabbricato conformemente alle norme tecniche adeguate a concretizzare i requisiti essenziali, si presume che detti requisiti siano soddisfatti.

*Art. 23h* Valutazione della conformità

I servizi di valutazione della conformità devono essere accreditati in Svizzera e disporre di un'assicurazione di responsabilità civile oppure essere stati designati da uno Stato membro della Comunità europea nell'ambito di un accordo con la Svizzera. Questo significa che la Svizzera riconoscerà i certificati rilasciati dai servizi di valutazione della conformità (i cosiddetti organismi notificati), non appena le direttive sull'interoperabilità saranno integrate nell'allegato I dell'accordo sui trasporti terrestri. La prova di disporre di un'assicurazione di responsabilità civile è richiesta anche per i servizi di valutazione della conformità in seno alla Comunità europea, ma dev'essere verificata dallo Stato membro in cui si trova il servizio.

Preciseremo che i servizi di valutazione della conformità devono rispondere ai requisiti di cui all'allegato VII delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE. Soprattutto l'idoneità professionale del personale fa parte di queste condizioni. I servizi di valutazione della conformità devono essere accreditati secondo l'ordinanza sull'accREDITAMENTO e sulla designazione (RS 946.512). Ciò significa che il servizio che



si candida per una designazione, in precedenza si è fatto accreditare nel settore specifico corrispondente dal Servizio svizzero d'accREDITAMENTO/metAS.

*Art. 23i* Servizio statale di valutazione della conformità

Questo articolo ci conferisce la competenza di istituire un servizio statale di valutazione della conformità.

Se si dovesse sfruttare la possibilità di istituire un servizio statale di valutazione della conformità, questo dovrebbe soddisfare gli stessi requisiti richiesti a un servizio privato equivalente. Solamente l'assicurazione di responsabilità civile non è obbligatoria. Esattamente come un servizio privato di valutazione della conformità, anche quello statale può rilasciare documenti soltanto in quei settori che è in grado di valutare dal profilo tecnico. Non può intervenire, dunque, laddove mancano servizi privati di valutazione della conformità, ma solamente dove dispone di know-how tecnico e di personale sufficienti. Non esiste perciò alcun diritto che autorizzi il servizio di valutazione della conformità a riprendere un mandato. Per i servizi privati di valutazione della conformità non occorre disciplinare espressamente questo punto poiché prevale il principio dell'autonomia privata.

I servizi di valutazione della conformità si presentano sul mercato concludendo contratti di diritto privato. Per questa ragione le controversie in merito al loro operato devono essere trattate dal giudice civile, indipendentemente dal fatto che si tratti di un servizio di valutazione della conformità statale o privato.

*Art. 23k* Trattamento di dati

Questo articolo istituisce la base giuridica, a livello di ordinanza, per l'obbligo delle imprese di trasporto ferroviarie e dei gestori di infrastrutture di rilevare e pubblicare i dati necessari per il registro dell'infrastruttura e dei veicoli come previsto nell'articolo 24 della direttiva 2001/16/CE. In questo modo l'Ufficio federale è in grado di tenere i relativi registri.

*Art. 33* Collaborazione tra le ferrovie, stazioni nodali

Il raccordo tra più gestori di infrastrutture è stato disciplinato nella Riforma delle ferrovie 1. Alcuni problemi sorti nella prassi hanno evidenziato che la nuova disposizione era troppo poco differenziata. L'articolo 33 si riferisce ora soltanto al raccordo di ferrovie con standard tecnici uguali. Esse devono accordarsi su chi gestisce i nodi dal profilo delle infrastrutture. In tal modo si delimitano chiaramente le responsabilità. Il traffico in questi nodi si svolge secondo il principio dell'accesso alla rete. Questo articolo, perciò, *non* si applica alle imprese di trasporto (aziende incaricate dell'approvvigionamento pubblico).

Di regola, conformemente al capoverso 2 il limite di proprietà e d'esercizio dell'infrastruttura tra due gestori deve situarsi fuori dal nodo.

Il capoverso 3 vieta di discriminare, in un nodo, i trasporti da e verso le infrastrutture altrui rispetto agli altri. In questo modo si sancisce nuovamente il principio della non discriminazione con una sfumatura lievemente diversa.

Nonostante una chiara delimitazione dei compiti, le prestazioni reciproche dei gestori delle infrastrutture continuano a essere necessarie. Il capoverso 4 stabilisce di disciplinarle in una convenzione.

*Art. 34* Raccordo dal profilo tecnico e dell'esercizio

Sono riprese le disposizioni dell'articolo 33 in vigore. Si tratta di obblighi che vanno oltre l'accesso alla rete, in particolare il cambiamento di treno senza difficoltà per i viaggiatori e lo scambio senza difficoltà di materiale rotabile.

*Art. 35* Raccordo con altre imprese di trasporti pubblici

Questo articolo si riferisce ora all'articolo 34, il quale è stato ripreso dall'articolo 33 in vigore.

*Art. 36* Assunzione di compiti prioritari

Con l'introduzione di nuove tecnologie e il potenziamento delle attività delle imprese di trasporto ferroviarie a livello internazionale, si è rafforzata l'idea che certe funzioni dell'infrastruttura potranno essere assunte centralmente e in maniera ottimale da un'unica impresa. Rimane aperta la questione se si debba trattare, per esempio, di un'impresa integrata di grandi dimensioni che gestisca anche l'infrastruttura, come le FFS, o invece di imprese di servizi specializzate, per esempio nella comunicazione mobile ferroviaria. Dal punto di vista delle imprese che devono cedere parte delle loro competenze è necessaria però la garanzia che le loro richieste possano trovare spazio in una gestione centralizzata. Occorrono, dunque, regole precise. Deve essere inoltre garantito che le richieste di imprese non integrate siano prese in considerazione alla stessa stregua degli interessi dell'impresa incaricata dell'assunzione di queste funzioni.

*Art. 39* Servizi accessori e altri usi commerciali

L'esercizio di una stazione rientra nei compiti fondamentali del gestore dell'infrastruttura. Solamente quest'ultimo avrà il diritto di istituire servizi accessori alle stazioni (cpv. 1). Inversamente, soltanto le imprese di trasporto ferroviarie hanno il diritto di istituire servizi accessori sui loro treni (cpv. 2). Il capoverso 2 vigente diventa il capoverso 3.

Sinora non è stato messo in discussione il fatto che i servizi accessori devono soddisfare anche le esigenze dei viaggiatori. Le opinioni su quali siano le esigenze dei viaggiatori divergono però molto. È interessante notare come queste divergenze d'opinione non sussistono riguardo ai negozi sulle autostrade e negli aeroporti e questo peggiora la situazione dei trasporti pubblici. Non si può quindi escludere che occorrerà rivedere ulteriormente questo articolo.

## **Controversie**

*Art. 40* Ufficio federale

Il capoverso 1 lettera d viene completato nel senso che l'Ufficio federale può decidere sulle indennità da versare in caso di rifiuto di prestarsi al raccordo o di pretese eccessive per prestarvisi (art. 33-35). Il trattamento differenziato delle FFS nell'ultimo periodo del capoverso 2 non ha oggi più alcun fondamento e viene semplicemente abrogato.

*Art. 40a* Commissione di arbitrato

Il nuovo capoverso 2 amplia la competenza e il campo di attività della commissione di arbitrato alle controversie tra imprese ferroviarie e il servizio di assegnazione dei tracciati.

Con il nuovo capoverso 3 la commissione di arbitrato è autorizzata ad avviare inchieste d'ufficio e a prendere decisioni senza dovervi essere esortata da un'impresa ferroviaria. Un ampliamento delle competenze della commissione di arbitrato è nell'interesse di un accesso alla rete senza discriminazione.

## **2.6.5** **Capitolo 5: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche**

*Art. 42* Difesa nazionale – Impianti ferroviari e veicoli

Se le imprese devono fornire prestazioni a favore della difesa nazionale, la Confederazione le indennizza. Attualmente ci si rifiuta di computare eventuali vantaggi d'esercizio, perché nel settore infrastrutturale andrebbero a carico delle priorità d'investimento e d'esercizio concordate nelle convenzioni sulle prestazioni (e da ultimo dovrebbero essere comunque pagati dalla Confederazione) e nel settore dei trasporti potrebbero ridurre direttamente la capacità concorrenziale delle imprese a cui verrebbero addebitati.

*Art. 48* Controversie

Il trattamento differenziato delle FFS conformemente al capoverso 5 non ha oggi più alcun fondamento e viene quindi semplicemente abrogato.

## **2.6.6** **Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura**

*Art. 49* Rete di base e rete complementare

Questo articolo stabilisce che – per quanto concerne il finanziamento – si distingue tra una rete di base e una rete complementare. La suddivisione delle due reti è stabilita concretamente nell'allegato 1 (per quanto concerne i criteri applicati cfr. n. 2.2.5.1.). È opportuno osservare che i nodi appartengono completamente alla rete di base. Nel capoverso 2 ci è attribuita la competenza di assegnare ulteriori tratte alla rete di base secondo determinati criteri.

*Art. 50* Finanziamento ordinario e finanziamento speciale

Il capoverso 1 stabilisce che devono essere inclusi tutti i flussi finanziari, vale a dire sia gli indennizzi sia i contributi d'investimento.

Il capoverso 2 dichiara l'obiettivo prioritario del finanziamento ordinario, ossia l'esercizio e il mantenimento dell'infrastruttura esistente. Con la formulazione «in primo luogo» si segnala che anche altri progetti possono entrare in considerazione. L'ultimo periodo conferma che i responsabili dei compiti (committenti) decidono al riguardo.

Il capoverso 3 esclude gli investimenti che non servono all'infrastruttura.

Il capoverso 4 indica infine che per gli ampliamenti della rete sono di regola necessari crediti speciali di Confederazione e Cantoni. Può trattarsi sia di mezzi del fondo sia di mezzi del conto ordinario che devono essere stanziati con un decreto separato. Richiedendo l'approvazione dei responsabili dei compiti si impedisce che, anche se gli investimenti sono finanziati, successivamente fallisca il finanziamento dell'esercizio.

#### *Art. 51* Ripartizione degli oneri tra Confederazione e Cantoni

In questo articolo è definita la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni. La Confederazione si occupa della rete di base (cpv. 1), i Cantoni provvedono invece alla rete complementare (cpv. 2), per quanto essa sia d'interesse pubblico (e non serva solamente al trasporto turistico). Per garantire un'attuazione neutrale dal profilo del bilancio, è istituita una base legale per i pagamenti di compensazione degli oneri. In questo contesto va previsto anche un riferimento ai consorzi negli agglomerati (cpv. 3).

#### *Art. 52* Forme di finanziamento

L'affermazione secondo cui gli investimenti (attivabili) sono finanziati con mutui senza interessi è di carattere generale. Vale anche per i finanziamenti speciali e per i contributi dei Cantoni. Gli investimenti non attivabili non rientrano in questo contesto e devono essere finanziati mediante indennizzi (a fondo perduto) trattandosi di ammortamenti diretti.

Il capoverso 2 consente di trasformare in capitale azionario dell'impresa mutui rimborsabili condizionalmente secondo la presente legge nonché quelli accordati sulla base delle leggi precedenti. La Confederazione, laddove finanzia da sola o principalmente un'infrastruttura, può dunque ottenere la maggioranza. L'intenzione è di farlo soltanto per le imprese che si occupano esclusivamente dell'infrastruttura. In ogni caso, occorre osservare le disposizioni di diritto azionario per l'aumento del capitale.

L'ultimo periodo del capoverso 2 permette alla Confederazione di ammortizzare mutui già concessi per poter effettuare correzioni di bilancio. Tuttavia, si farà uso di questa disposizione in primo luogo quando si dovranno fare correzioni di valutazione ai sensi delle nuove prescrizioni contabili (p. es. Swiss GAP FER).

Le disposizioni del capoverso 2 possono anche facilitare, in casi particolari, i risanamenti di bilancio necessari a prevenire eventuali danni per i trasporti pubblici.

#### *Art. 53* Limite di spesa, obiettivi politici

Le risorse della Confederazione per i suoi impegni (rete di base) devono essere fissate ogni volta per un quadriennio entro un limite di spesa (cpv. 1). Questi fondi stanziati dall'Assemblea federale servono per la parte della rete di base esercitata dalle FFS e dalle altre imprese. Inoltre, viene istituita la base politica per stabilire gli obiettivi della politica dei trasporti per la rete ferroviaria (cpv. 2). Infine, il rendiconto sul precedente periodo della convenzione sulle prestazioni, richiesto sinora solamente dalle FFS SA, deve ora essere presentato da tutte le imprese (cpv. 3).

*Art. 54*            Convenzioni sulle prestazioni

I contenuti essenziali sono decisi assieme al limite di spesa (art. 52), mentre le convenzioni sulle prestazioni vere e proprie servono soltanto a sancire formalmente quanto è consentito o richiesto dalle decisioni del Parlamento (cpv. 1).

Con l'esclusione esplicita di modifiche unilaterali (cpv. 2) si sottolinea il carattere contrattuale delle convenzioni sulle prestazioni. Conformemente alla legge sulle finanze della Confederazione (LFC, RS 611.0), i pagamenti previsti nelle convenzioni sulle prestazioni costituiscono prestazioni passate in giudicato.

*Art. 55*            Esame delle prestazioni fornite

Per un settore di monopolio è estremamente importante controllare costantemente l'efficienza. Un sistema di indicativi consente confronti oggettivi. Un comportamento non economico è sanzionabile.

*Art. 56*            Investimenti nei veicoli

Anche se il finanziamento ordinario dei veicoli avviene in altri modi, deve essere mantenuta perlomeno la possibilità di stanziare un contributo agli investimenti nei veicoli per scopi particolari.

*Art. 57*            Trasformazione dell'esercizio

La promozione di misure di sospensione del servizio ferroviario non rientra più negli obiettivi della politica dei trasporti. La ripartizione dei compiti tra i responsabili dei trasporti deve aver luogo a livello materiale e senza distorsioni finanziarie a favore della strada. Questo articolo non viene più applicato da anni ed è quindi opportuno abrogarlo.

## **2.6.7                            Capitolo 7: Aiuto in caso di gravi danni causati dalle forze della natura**

Il numero 7 comprende ora solamente l'articolo 59 (gli art. 57, 58, 60, 61, 61a sono o saranno abrogati). L'articolo 56 è inserito nel numero 6.

*Art. 59*            Danni causati dalle forze della natura

L'aiuto per danni non assicurati in caso di catastrofi è mantenuto. Si riferisce però soltanto all'infrastruttura. I veicoli devono essere assicurati.

I danni causati dal maltempo possono provocare gravi difficoltà finanziarie a un'impresa. L'articolo 59 LFerr prevede quindi che i danni causati dal maltempo non assicurati e che superano la capacità finanziaria dell'impresa possono essere assunti dalla Confederazione. Conformemente all'articolo 61 LFerr in vigore, in proposito devono essere messi a disposizione fondi nell'ambito di un credito d'impegno pluriennale. Attualmente si opta per un programma comune con i contributi d'investimento di cui all'articolo 56 LFerr versati alle imprese di trasporto concessionarie.

I danni del maltempo non possono tuttavia essere pianificati. Già oggi questo semplice dato di fatto provoca una notevole incertezza nella pianificazione dei contributi d'investimento nel credito quadro. Anche negli anni rimanenti dell'ottavo credito quadro (2002-2005/06) il problema rimarrà. Se i danni sono gravi, alcuni degli altri investimenti pianificati non possono essere finanziati perché i mezzi finanziari ancora disponibili sono utilizzati per riparare i danni.

Nemmeno nell'ambito delle future convenzioni sulle prestazioni né del limite di spesa per la rete di base sarà possibile pianificare questi fondi. I danni causati dalle forze della natura negli ultimi anni e la loro entità hanno dimostrato che bisogna reagire in modo mirato nella situazione specifica.

I contributi federali in caso di maltempo per le imprese ferroviarie devono continuare a essere garantiti. Se necessario, devono essere stanziati con un supplemento al budget federale. Non sono più vincolati a un credito d'impegno o ai mezzi d'investimento regolari nella rete di base o complementare.

Per questo motivo proponiamo di abrogare l'articolo 61 nella sua forma attuale e di lasciare invariato l'articolo 59. In tal modo è garantita una semplice concessione di fondi mediante supplementi al budget.

*Art. 60, 61, 61a*

Questi articoli sono sostituiti dalle nuove disposizioni degli articoli 49–56. Vedi anche commento dell'articolo 59.

## **2.6.8                    Capitolo 8: Separazione dei trasporti e dell'infrastruttura**

Il contenuto dell'articolo 62 in vigore viene ora articolato diversamente e, con lievi adeguamenti, trasferito nei nuovi articoli 62–65.

*Art. 62                    Volume dell'infrastruttura*

Dal momento che il riscatto (art. 75) è ora limitato all'infrastruttura, nei capoversi 1–3 occorre precisare in che modo i valori patrimoniali saranno attribuiti all'infrastruttura o al settore dei trasporti.

Si persegue una delimitazione sensata dal profilo economico. L'infrastruttura deve poter funzionare come entità a sé stante. La delimitazione deve inoltre essere funzionale in modo che l'accesso alla rete rimanga garantito. A questo proposito entrano in gioco soprattutto gli impianti e le funzioni che nel singolo caso possono, ma non devono, far parte dell'infrastruttura.

Il minimo è stabilito dal capoverso 1 (cfr. anche art. 1 della direttiva 2001/12/CE del 26 febbraio 2001), secondo cui tutti gli impianti e le installazioni che nell'ambito dell'accesso alla rete devono essere utilizzati in comune fanno parte obbligatoriamente dell'infrastruttura. Sono inclusi in particolare il binario, gli impianti di alimentazione elettrica (linea di alimentazione, sottostazioni, rettificatrici), gli impianti di sicurezza, le installazioni per il pubblico, gli impianti di carico pubblici e le stazioni di smistamento.

Il capoverso 2 estende la definizione summenzionata alle funzioni accessorie legate in senso lato alla ferrovia. Include tra l'altro l'approvvigionamento di energia elettrica (centrali elettriche, elettrodi), l'utilizzazione dei beni immobili lungo la ferrovia, soprattutto presso le stazioni, e la vendita di biglietti. Si tratta di settori che non sottostanno all'accesso alla rete, ma sono importanti per il funzionamento della ferrovia. Se un'impresa dispone di questi impianti e installazioni, gli stessi devono essere annoverati nell'infrastruttura. La libertà organizzativa dell'impresa rimane garantita. Il disciplinamento chiarisce tuttavia che vi sono settori che per motivi funzionali possono o devono far parte dell'infrastruttura, senza essere direttamente oggetto dell'accesso alla rete.

Il capoverso 3 chiarisce che la fornitura di prestazioni di trasporto nel traffico merci e viaggiatori non può far parte in alcun caso dell'infrastruttura.

#### *Art. 63*           Esercizio dell'infrastruttura

L'articolo 63 chiarisce che anche esercizio e manutenzione degli impianti e delle installazioni menzionati nell'articolo 62 rientrano nel settore dell'infrastruttura.

#### *Art. 64*           Organizzazione dell'infrastruttura

La separazione organizzativa già definita nell'articolo 62 comprende naturalmente anche la gestione operativa. In questo modo si chiarisce l'obbligo dell'impresa integrata di provvedere a un'organizzazione e gestione senza discriminazioni del settore infrastrutturale. Vale ancora il principio secondo cui l'Ufficio federale può prevedere eccezioni per le ferrovie a scartamento ridotto e le imprese ferroviarie minori.

I settori di cui all'articolo 62 capoverso 2, che fanno parte facoltativamente dell'infrastruttura, fatturano tutti i loro costi ai beneficiari di prestazioni. La formulazione previgente, secondo la quale essi non devono provocare costi non coperti, può essere fraintesa. Se in effetti l'infrastruttura di cui al capoverso 3 è beneficiaria di prestazioni, i costi proporzionali possono benissimo provocare costi non coperti.

#### *Art. 65*           Esenzione fiscale

Per raggiungere una parità di trattamento di tutte le imprese, il capoverso 6 stabilisce ora che tutti gli impianti e le installazioni dell'infrastruttura sono esenti dalle imposte cantonali e comunali sui beni immobili (sinora solamente art. 21 LFFS).

## **2.6.9                           Capitolo 9: Contabilità**

Il contenuto degli articoli 63 e 64 in vigore si ritrova, per quanto necessario, nei nuovi articoli 66 e 67. Si può rinunciare al vecchio contenuto dell'articolo 65 (riserva) dal momento che, contemporaneamente, viene abrogata la disposizione derogatoria del CO. Alle imprese ferroviarie, perciò, si applicano le disposizioni generali del CO, il cui tenore è lo stesso dell'articolo 65 LFerr in vigore.

## *Art. 66*            Principi

Per la contabilità si rimanda ora alla LTV. Soltanto le disposizioni speciali menzionate qui di seguito sono ancora disciplinate nella LFerr.

La separazione contabile del settore dell'infrastruttura (cpv. 2) si applica a tutte le imprese senza eccezioni. Possono rinunciare a un proprio bilancio quelle imprese alle quali è stata concessa una deroga all'obbligo di separare i settori organizzativi secondo l'articolo 64.

Il capoverso 3 enuncia, a titolo di disposizione speciale, che il conto investimenti dev'essere tenuto secondo il principio al lordo. La disposizione è necessaria perché, di norma, si ammortizza a partire dal valore a nuovo e non dal valore contabile attuale.

## *Art. 67*            Impiego dell'utile e remunerazione del capitale proprio

Il capitale proprio dell'infrastruttura non deve essere remunerato e non sono ammesse le ripartizioni dell'utile a carico del conto dell'infrastruttura.

## *Art. 70, 71, 72, 74*

Questi articoli sono superflui a seguito del trasferimento delle disposizioni principali sulla contabilità nella LTV e possono quindi essere abrogati.

## **2.6.10                    Capitolo 10: Diritto di compera degli enti pubblici**

### *Art. 75*            Diritto di compera nell'interesse del Paese

La legge sulle ferrovie (LFerr) stabiliva sinora che la Confederazione poteva acquistare qualsiasi ferrovia concessionaria mediante versamento di un'indennità se l'interesse del Paese lo esigeva (riscatto).

La Confederazione è responsabile di mantenere e di rendere disponibile un'infrastruttura ferroviaria efficiente, anche se attualmente non gestisce una compagnia ferroviaria. In questo senso occorre precisare che il riscatto vale solamente per l'infrastruttura; la parte del «trasporto» di un'impresa ferroviaria non è attualmente riscattabile.

Il nuovo disciplinamento esonera di conseguenza la Confederazione dall'obbligo di rilevare anche la parte relativa al trasporto di un'impresa (ciò che non vieterebbe nel singolo caso un acquisto in base a trattative private). Le ripercussioni immediate di questa regolamentazione non sono prevedibili: si tratta di una regola preventiva.

Come prezzo di riscatto vale ora il valore contabile. In questo modo si aumenta anche la pressione sulle imprese perché allestiscano il bilancio secondo i principi della «true and fair view». Si rinuncia al vigente termine di notificazione per il riscatto. Lo scopo dell'articolo concernente il riscatto non è più quello di acquistare imprese prospere, ma di garantire la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria in situazioni straordinarie. Simili situazioni richiedono che si possa agire rapidamente.





Capoverso 2: se il comportamento di una persona prima o durante il servizio appare strano (frequenti ritardi, mancanza di concentrazione, percezioni olfattive o di altro tipo ecc.), oltre all'analisi alcolemica dell'alito possono essere ordinati anche altri esami preliminari. Si pensa in questo contesto agli esami dell'urina, della saliva o del sudore che possono indicare il consumo di alcol, medicinali o stupefacenti. Affinché questi esami preliminari possano essere ordinati, devono sussistere sospetti. Sarebbe in effetti sproporzionato sottoporre in ogni momento chiunque eserciti un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza a simili esami.

Come nella LCStr, nel capoverso 3 si istituisce la base di diritto federale per effettuare una prova del sangue se, dopo aver eseguito l'analisi alcolemica dell'alito conformemente al capoverso 1 o gli ulteriori esami preliminari di cui al capoverso 2, vi sono segnali di inidoneità a prestare servizio. Dal momento che l'analisi dell'alito non può essere effettuata contro la volontà della persona controllata, si deve poter disporre di misure coercitive di sostegno, quindi di una prova del sangue.

*Art. 83*            *Revoca della licenza (nuovo)*

Se l'idoneità a prestare servizio è pregiudicata a lungo termine, deve essere ritirata la licenza.

*Art. 84*            *Competenze (nuovo)*

Oltre che dalle autorità di polizia cantonali e dall'Ufficio federale competente, le misure possono anche essere ordinate ed eseguite dalle imprese stesse, se designano persone o unità aziendali preposte a tal fine. In questo caso le misure possono essere prese solamente contro impiegati e incaricati dell'impresa in questione.

*Art. 85*            *Disposizioni di esecuzione (nuovo)*

Capoverso 1: la determinazione del tasso alcolemico in caso di ebbrietà (lett. a) e di altri valori limite (lett. b) è di nostra competenza, in deroga alla LCStr. Questa scelta si giustifica per il fatto che le persone interessate da queste disposizioni costituiscono una cerchia molto ristretta. L'interesse della popolazione a influire sul valore limite da fissare è di conseguenza inferiore che non nel settore stradale. In base alla prassi vigente nel settore ferroviario, il valore limite di concentrazione di alcol nel sangue sarà più basso di quanto non sia attualmente nel settore stradale.

Emaniamo inoltre prescrizioni sui diversi metodi d'inchiesta (lett. c). Possiamo consentire la valutazione degli esami (lett. d) e stabiliamo condizioni che gli organi interni alle imprese e le persone incaricate concretamente di eseguire le misure devono adempiere affinché le stesse possano essere eseguite (lett. e). Gli organi e le persone incaricate dell'esecuzione delle misure, per esempio, non devono avere una relazione diretta con l'interessato in quanto suoi superiori. Prelievi del sangue e provvedimenti simili devono essere eseguiti soltanto da personale qualificato.

Capoverso 2: le attività di sicurezza sono designate dal nostro Consiglio. I macchinisti rientrano indubbiamente in questa categoria, ma vi sono anche altre professioni che devono esservi incluse, soprattutto nell'ambito dell'utilizzo di impianti di sicurezza. Queste professioni sono in continuo mutamento e non è quindi opportuno definirle a livello di legge. La loro determinazione da parte nostra può tenere conto senza indugio dell'evoluzione del settore.

## 2.6.12

### Capitolo 12: Disposizioni penali e misure amministrative

#### *Art. 86* Contravvenzioni (*nuovo*)

Il fatto di entrare, attraversare o pregiudicare intenzionalmente in altro modo i fondi appartenenti all'esercizio ferroviario costituisce una contravvenzione ed è quindi perseguito su querela. L'elevata sanzione sotto forma di multa fino a 10 000 franchi indica che non si tratta di un delitto minore.

#### *Art. 86a* Infrazioni contro prescrizioni inerenti alla costruzione e all'esercizio (*nuovo*)

La realizzazione di progetti di costruzione senza le necessarie approvazioni dei piani o la messa in servizio di impianti senza le relative autorizzazioni sono considerate dal profilo giuridico come delitti qualificati e possono quindi comportare pene detentive fino a tre anni o pene pecuniarie. Queste sanzioni si applicano anche in caso di infrazioni contro decisioni fondate sulla legge o su una disposizione di esecuzione.

Se questi reati colpiscono una persona giuridica di diritto pubblico o privato o una società commerciale, si applicano le disposizioni penali alla persona fisica che avrebbe dovuto agire per le persone giuridiche o le società commerciali in questione.

#### *Art. 87* Esercizio di un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza in uno stato non idoneo a prestare servizio (*nuovo*)

La nozione di «settore ferroviario» comprende tutte le ferrovie ai sensi dell'articolo 1 LFerr.

Capoversi 1 e 2: la «guida in stato di ebbrezza» è punita con la multa (in quanto contravvenzione qualificata). Se si supera un secondo valore limite «qualificato» (cfr. art. 66) da noi fissato, la pena è la detenzione o la multa (delitto). L'espressione «per altri motivi non è idoneo a prestare servizio» comprende anche cause come la malattia, l'eccessiva stanchezza o problemi psicologici.

Capoverso 3: i superiori che inducono i loro subalterni a prestare servizio in uno stato non idoneo o che non impediscono secondo le loro possibilità il servizio in uno stato non idoneo sono puniti con la stessa pena se hanno agito intenzionalmente. Con questo s'intende ottenere che i superiori assumano la loro responsabilità di direzione e prendano i provvedimenti adeguati se i loro collaboratori hanno problemi di alcol o di droga.

#### *Art. 87a* Elusione di misure per accertare l'inidoneità a prestare servizio (*nuovo*)

È punito con la detenzione o con la multa anche chi elude misure per accertare l'inidoneità a prestare servizio. Anche in questo caso i superiori devono adempiere lo stesso obbligo.

*Art. 88* Perseguimento d'ufficio

Viene ripresa la stessa disposizione contenuta nell'articolo 66 della legge sul trasporto di viaggiatori. I reati contro impiegati dei trasporti pubblici sono perseguiti d'ufficio.

*Art. 88a* Competenza

Vedi commento all'articolo 66 LTV.

*Art. 89* Misure amministrative

L'Ufficio federale può pronunciare ammonimenti, revocare o limitare autorizzazioni, permessi e licenze se il beneficiario non si attiene alle regole o se sono venute a cadere le condizioni per il rilascio.

Come nell'attuale legge sulle ferrovie, l'Ufficio federale può esigere che le persone denunciate siano destituite dalle loro funzioni.

Queste misure amministrative sono indipendenti dal procedimento penale.

*Art. 89a* Obbligo di notificazione

Per poter prendere le misure di cui all'articolo 90, l'autorità competente deve ricevere le informazioni necessarie.

## **2.6.13 Capitolo 13: Disposizioni transitorie e finali**

*Art. 91* Validità delle vecchie concessioni

Sono necessarie nuove disposizioni transitorie per l'espropriazione, dal momento che deve essere stabilito per quali concessioni dell'infrastruttura sussiste un interesse pubblico. Il versamento di un'indennità da parte dell'ente pubblico può essere valutato come un chiaro segnale di interesse pubblico. Le infrastrutture che servono unicamente al traffico turistico non ricevono attualmente alcuna indennità.

Solamente al termine della consultazione, quando saranno chiarite diverse questioni, le disposizioni transitorie potranno essere completate per disciplinare il passaggio dalle convenzioni sugli investimenti e dagli indennizzi annuali delle infrastrutture alle convenzioni sulle prestazioni. Probabilmente si troverà una soluzione transitoria entro la fine del 2006 per le ferrovie private e le tratte delle FFS che rientrano nella rete complementare (la convenzione sulle prestazioni conclusa secondo il diritto previgente è applicabile dal 2003 al 2006). Il periodo 2007/10 si baserà totalmente sul nuovo diritto.

*Art. 94* Emolumenti e tasse

Il presente articolo è sostituito dal nuovo articolo 46a della legge federale sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010). Di conseguenza può essere abrogato.

## *Art. 95*            Applicazione della legislazione sulle ferrovie ad altre imprese

Per le imprese di navigazione, di trasporto a fune e filoviarie concessionarie i riferimenti contenuti sinora nell'articolo 95 sono ripresi direttamente nelle relative leggi (LITF, LNI e legge federale sulle imprese filoviarie). Il capoverso in vigore finora diventa unico.

### *Disposizioni transitorie della modifica del 24 marzo 1995*

Queste disposizioni transitorie riguardano disposizioni che sono state trasferite nella LTV, dal momento che i termini sono scaduti. È opportuno quindi abrogarle.

### *Disposizioni transitorie della modifica del ...*

*Capoverso 1:* le disposizioni transitorie si limitano a disciplinare il fatto che, per un periodo transitorio (fino alla fine del 2008), la prova del rispetto delle STI deve poter essere prodotta anche in modo diverso che presentando i certificati di conformità CE. Infatti, laddove il richiedente ha costruito conformemente alle STI e il rispetto delle procedure previste comporterebbe ritardi inaccettabili perché il richiedente non era in grado di applicare per tempo dette procedure, deve bastare che la prova del rispetto delle STI sia prodotta, per esempio, mediante normali perizie effettuate da uno specialista.

Decidiamo noi il recepimento delle STI e, di conseguenza, anche la data a partire dalla quale le specifiche devono essere applicate. Nel fissarla, terremo conto del fatto che i fabbricanti devono poter adeguare le proprie pianificazioni all'entrata in vigore delle prescrizioni tecniche modificate.

*Capoverso 2:* dato che in futuro anche l'infrastruttura delle FFS sarà soggetta al regime della concessione, occorre in primo luogo disciplinare la transizione. Le FFS ricevono per legge una concessione per la rete che esercitano attualmente. La concessione può essere modificata e rinnovata secondo le disposizioni della legge sulle ferrovie. Per garantire la trasparenza e la certezza del diritto il contenuto di questa concessione è stampato in allegato al presente messaggio.

*Capoverso 3:* al momento di istituire il servizio di assegnazione dei tracciati (v. art. 9a) occorre stabilire il bilancio di apertura e il capitale di dotazione. Il nostro Consiglio riceve l'autorizzazione necessaria allo scopo.

## **2.7                            Legge federale che modifica atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie 2**

### **2.7.1                        Legge sulla responsabilità**

L'articolo 19 della legge sulla responsabilità (LResp) definisce fra l'altro in quali casi le disposizioni della LResp si applicano anche ad organizzazioni indipendenti dall'amministrazione federale ordinaria. Secondo il capoverso 1 frase introduttiva, le organizzazioni devono anzitutto essere incaricate di compiti di diritto pubblico della Confederazione. È il caso ad esempio delle imprese di trasporto concessionarie, cui viene delegato il diritto – riservato alla Confederazione – di trasportare persone a titolo professionale. Conformemente all'articolo 19 capoverso 1 lettera a LResp, gli articoli 2-6 LResp si applicano pertanto anche a tali organizzazioni; esse sono

responsabili in vece della Confederazione e soggiacciono a normative speciali in materia di responsabilità, che prevalgono sulla LResp. La Confederazione, che risponde soltanto nei casi in cui l'organizzazione non è in grado di versare il risarcimento dovuto, ha pertanto una responsabilità sussidiaria, ad esempio nei confronti delle FFS SA.

Mentre non è necessaria alcuna modifica a questo proposito, il disposto dell'articolo 19 capoverso 2 LResp concernente la responsabilità penale delle imprese di trasporto concessionarie (art. 13 segg. LResp) non corrisponde più alle esigenze attuali. Tale norma subordina fra l'altro il perseguimento penale di impiegati delle imprese di trasporto concessionarie all'autorizzazione del DFGP (art. 15 cpv. 1 LResp). L'articolo 19 capoverso 2 LResp è pertanto completato in modo da escludere dal campo di applicazione delle pertinenti norme gli impiegati e i delegati delle imprese di trasporto concessionarie.

### **2.7.2 Codice delle obbligazioni (CO)**

L'articolo 671 capoverso 5 CO può essere abrogato senza essere sostituito poiché negli atti legislativi concernenti i trasporti pubblici non sono più previste disposizioni derogatorie. Di conseguenza, per le imprese di trasporto in concessione valgono le stesse norme che per tutte le altre imprese.

### **2.7.3 Codice penale svizzero (CP)**

In complemento alle disposizioni penali nella LTV, LTM e Lferr, la definizione di funzionario del Codice penale è estesa agli impiegati delle imprese secondo la Lferr, la LTV e la LTM, nonché alle organizzazioni incaricate secondo la LFSI. Soprattutto quanto concerne gli impiegati delle imprese private di trasporto in concessione, non è chiaro se essi abbiano lo statuto di funzionario. Di fatto, sono considerati tali solamente quando i compiti loro affidati sono ufficiali, ossia quando sono stati incaricati di adempiere mansioni pubbliche di competenza di enti pubblici. La precisazione proposta negli articoli 285 e 286 CP si prefigge di chiarire i dubbi attualmente esistenti e di estendere le pertinenti disposizioni a tutti gli impiegati conformemente alla LTV, LTM e Lferr.

### **2.7.4 Legge sulla statistica federale (LStat)**

Dopo la trasformazione delle FFS in una società anonima, non vi è più alcun motivo di dichiarare applicabili alle FFS le disposizioni della legge sulla statistica federale. Per questo motivo occorre stralciare le FFS dall'articolo 2 capoverso 2.

### **2.7.5 Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN)**

Visto che le FFS non fanno più parte delle imprese federali, occorre stralciare la relativa menzione dalla LPN (art. 2 cpv. 1 lett. a).

### **2.7.6 Legge militare (LM)**

Le FFS SA sono anch'esse un'impresa di trasporto in concessione. Non è pertanto più necessario distinguere fra le FFS e le altre imprese in concessione (art. 18 cpv. 1 lett. h).

### **2.7.7 Legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC)**

Conformemente all'articolo 35 capoverso 2, l'Amministrazione federale delle finanze gestisce la tesoreria delle Ferrovie federali, concede prestiti e anticipi, senza che le FFS debbano offrire garanzie, e garantisce la solvibilità continua delle FFS. Visto che queste ultime non fanno più parte dell'Amministrazione federale, occorre dare loro anche la possibilità di procurarsi altrove i mezzi finanziari.

### **2.7.8 Legge sulle dogane (LD)**

Poiché per quanto concerne i diritti e gli obblighi le FFS SA non si differenziano più dalle altre imprese ferroviarie, negli articoli 49, 50, 51 e 89 tutte le ferrovie sono definite con l'espressione generica «imprese ferroviarie».

Le FFS SA non sono più considerate parte dell'Amministrazione federale e non possono pertanto più essere assoggettate ad obblighi speciali in ambito doganale. Di conseguenza vengono stralciate dall'articolo 139 capoverso 2.

### **2.7.9 Legge federale sulle tasse di bollo (LTB)**

In passato, la Confederazione e i Cantoni hanno sovente finanziato le imprese di trasporto mediante partecipazioni al capitale sociale. La disposizione derogatoria prevista dall'articolo 6 capoverso 1 della legge esentava dalla tassa di bollo gli aumenti del capitale azionario effettuati a tal fine. La norma citava espressamente alcuni articoli della legge sulle ferrovie. Dal momento che tale legge viene in parte riorganizzata, che il settore dei trasporti è disciplinato dalla nuova legge sul trasporto di viaggiatori e che in futuro i Cantoni dovranno finanziare la rete complementare senza la partecipazione della Confederazione, occorre stralciare la menzione dei singoli articoli. La norma rimane invariata nella sostanza.

### **2.7.10 Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)**

*Art. 25 cpv. 2 lett. f*

Sulle strade postali di montagna non circolano soltanto i veicoli della Posta. Di fatto, l'articolo 4a LTV (norme di circolazione) menziona anche le imprese in concessione. Lo stesso non vale tuttavia per l'articolo 25 capoverso 2 lettera f LCStr (segnalatori). Mentre l'articolo 45 LCStr (strade a forte pendenza, strade di montagna)

poggia già attualmente su una base legale più ampia, per la tromba a tre suoni è necessario procedere ad un adeguamento. La disposizione attuale viene quindi estesa a tutte le imprese di trasporto in concessione (art. 25 cpv. 2 lett. f). Di conseguenza si può rinunciare alle disposizioni nella LTV.

#### *Art. 55 cpv. 6<sup>bis</sup>*

Questa nuova disposizione consente di prevedere un tasso alcolemico più basso nel settore del trasporto concessionario, nonché nei servizi di linea internazionali rispetto al resto del trasporto stradale. In tal modo i conducenti di veicoli a motore per corse professionali e regolari, che sottostanno all'obbligo della concessione conformemente all'articolo 5 dell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV) oppure che necessitano di un'autorizzazione federale conformemente all'articolo 6 capoverso 1 OCTV o di un'autorizzazione riconosciuta a livello internazionale conformemente all'articolo 17 dell'accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sul trasporto terrestre), sono trattati in modo analogo a quanto previsto dalle disposizioni sull'idoneità al servizio contenute nella legge sulle ferrovie. Nei prossimi anni, si prevede di assoggettare a queste norme più severe ulteriori categorie di conducenti di veicoli a motore che hanno responsabilità particolari nel trasporto su strada (p.es. gli autisti professionisti, i maestri conducenti ecc.), o che rappresentano un particolare pericolo (conducenti che hanno appena ottenuto la licenza). A tal fine occorrerà tuttavia svolgere un'accurata procedura di consultazione o di audizione.

### **2.7.11                    Legge federale sui binari di raccordo ferroviario**

Nell'ambito della Riforma delle ferrovie 1, i compiti che le FFS dovevano precedentemente svolgere in quanto azienda federale sono stati trasferiti all'UFT. Per una svista, la legge sui binari di raccordo ferroviario non è stata adeguata di conseguenza. La modifica proposta si prefigge di colmare tale lacuna (art. 17). L'articolo 19 capoverso 2 è modificato dal profilo redazionale per quanto concerne il rinvio al vigente articolo 18<sup>m</sup> Lferr.

### **2.7.12                    Legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese**

Nella sua forma attuale, l'articolo 9 capoverso 2 distingue gli elementi che fanno parte dell'infrastruttura (lett. a: il corpo della ferrovia e le parcelle di terreno che ne dipendono, compresi le stazioni principali e secondarie, le tettoie da merci, le officine, le rimesse, le case di cantoniere e tutti gli altri edifici che sono sulla linea e alle sue dipendenze) da quelle in relazione al trasporto (tutto il materiale spettante all'esercizio e alla manutenzione della linea costituita in pegno). Questa differenziazione non influisce tuttavia sulla prassi poiché entrambe le categorie rappresentano insieme l'oggetto del pegno.



La modifica proposta si prefigge di eliminare dall'oggetto del pegno il materiale rotabile. A tal fine è necessario abrogare la lettera b. La formulazione in vigore designa un insieme di elementi fra i quali il materiale rotabile – pur essendo uno dei tanti – è comunque uno dei più importanti. Il materiale adibito alla manutenzione delle linee è inserito nel vigente articolo 9 capoverso 2 lettera a.

### **2.7.13                    Legge sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)**

Il nuovo articolo 2 capoverso 3 sancisce la base secondo cui le FFS SA sono disciplinate esclusivamente dalla legge sulle ferrovie per quanto concerne il finanziamento e il rilascio di concessioni.

L'articolo 3 capoverso 3 secondo periodo e capoverso 4 vanno oltre quanto previsto dall'articolo sullo scopo e rappresentano una parte del mandato di prestazioni, che d'ora in poi sarà disciplinato dalla legge sulle ferrovie.

L'articolo 4 può essere stralciato poiché le FFS ora sottostanno completamente alla legge sulle ferrovie e ricevono una concessione dell'infrastruttura.

Articolo 5: la legge sul trasporto di viaggiatori si applica a tutte le imprese di trasporto, cosicché non è più necessario menzionarla esplicitamente nella legge sulle FFS.

Nell'articolo 8 sono stralciate tutte le disposizioni che in futuro disciplineranno la convenzione sulle prestazioni nella legge sulle ferrovie. È invece sancita la strategia di proprietario del Consiglio federale, analogamente a quanto avviene nei confronti della Posta e di Swisscom. Tale strategia non rappresenta uno strumento di conduzione della politica in materia di trasporti, bensì l'impostazione strategica dell'impresa nell'ambito delle linee politiche. Per questo motivo la strategia di proprietario è di nostra competenza e non del Parlamento, che esercita la sua funzione di gestione nell'ambito della convenzione sulle prestazioni (ordinazione).

Lo stralcio degli articoli 17 e 18 mette le FFS SA sullo stesso piano delle altre società per quanto concerne il preventivo e i conti.

Gli articoli 19 e 20 capoversi 1, 2 e 4 divengono caduchi poiché in futuro il rendiconto e il finanziamento saranno retti dalla legge sulle ferrovie.

L'adeguamento dell'articolo 20 capoverso 3 è in relazione con la modifica della legge sulle finanze della Confederazione (cfr. n. 2.7.7).

L'articolo 22 (diritto applicabile) prevede che solamente la legge sulle FFS – e non le ordinanze – possa derogare alla legge sulle ferrovie.

### **2.7.14                    Legge sugli impianti di trasporto a fune (LITF)**

In seguito a una modifica della legge sulle ferrovie (abrogazione di un articolo) è necessario prevedere una base legale esplicita nella legge sulle funivie per le attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza del personale, nonché per il servizio indipendente di inchiesta sugli incidenti.

## **2.7.15                    Legge federale sulle imprese filoviarie (LIF)**

Conformemente alla riveduta normativa in materia di pegno nel settore ferroviario, anche per le imprese filoviarie i veicoli non sono più considerati oggetti di pegno (art. 3 cpv. 2).

Le disposizioni sul rilascio della concessione possono essere stralciate anche nella legge sulle imprese filoviarie (RS 744.21). Nell'articolo 4 è introdotto un rinvio alla legge sul trasporto di viaggiatori e gli articoli 5, 6 e 8 sono abrogati.

L'articolo 7a istituisce la base legale per la riscossione di una tassa di vigilanza, analogamente ad altre leggi.

L'articolo 11a conteneva un rinvio alla legislazione applicabile alle ferrovie secondarie. Poiché non esiste più una legislazione specifica sulle ferrovie secondarie e la definizione di ferrovia secondaria è abrogata, è sufficiente che un articolo rinvii semplicemente al diritto ferroviario qualora sia ancora necessario.

Per quanto concerne l'inidoneità a prestare servizio, sono applicabili per analogia le disposizioni, in particolare quelle penali, della legge sulle ferrovie (art. 18 cpv. 2).

## **2.7.16                    Legge federale sulla navigazione interna (LNI)**

La legge elenca in modo esaustivo le disposizioni previste dalla legge sulle ferrovie applicabili anche alle imprese di navigazione titolari di una concessione.

Nella legge del 30 ottobre 1975 sulla navigazione interna (LNI; RS 747.201) possono essere stralciate le disposizioni sul rilascio della concessione. In futuro, l'articolo 7 rinverrà di fatto alle pertinenti norme della legge sul trasporto di viaggiatori, mentre l'articolo 57 viene abrogato. Di conseguenza l'articolo 41 prevede che in caso di inidoneità degli impiegati delle imprese di navigazione titolari di una concessione si applichi la LTV.

Per quanto concerne l'inidoneità al servizio, alle imprese di navigazione titolari di una concessione federale sono applicabili per analogia le disposizioni, in particolare quelle penali, dalla legge sulle ferrovie (art. 41 cpv. 3).

## **2.7.17                    Legge sulla durata del lavoro (LDL)**

### **2.7.17.1                In generale**

Nell'ambito delle prescrizioni sulla durata del lavoro, non si prevede né di liberalizzare né di inasprire il diritto vigente. In particolare si teme che, con la prossima apertura del mercato ferroviario, una liberalizzazione in questo settore possa comportare rischi troppo elevati sia dal profilo della sicurezza che del dumping sociale. Non occorre apportare modifiche materiali rilevanti, ma è sufficiente adeguare la legge sulla durata del lavoro (LDL) sulla base delle modifiche già attuate in seguito alla Riforma delle ferrovie 1.

La modifica ruota attorno all'adeguamento del campo d'applicazione: devono essere assoggettate alla LDL anche le imprese ferroviarie senza concessione che circolano in virtù dell'accesso alla rete. Di fatto, in un regime di concorrenza occorre istituire

le stesse condizioni per tutte le imprese di trasporto senza svantaggiare quelle che sono titolari di una concessione.

### **2.7.17.2                      Commento dei singoli articoli**

#### *Art. 1                      Imprese*

Dall'entrata in vigore della Riforma delle ferrovie 1, anche la Posta e le Ferrovie federali svizzere necessitano di una concessione per il trasporto di viaggiatori. Questa condizione è contraria al diritto previgente secondo cui entrambe le imprese avevano per legge il diritto di trasportare viaggiatori. La nuova formulazione del capoverso 1 lettere b e c chiarisce che anche queste due imprese fanno parte delle imprese ferroviarie e di autoservizi in concessione. La modifica del capoverso 1 lettera f implica che tutte le corse che sottostanno alla privativa del trasporto di viaggiatori comportino l'assoggettamento alla LDL delle imprese che le effettuano.

Il capoverso 1<sup>bis</sup> tiene conto anzitutto del fatto che la riforma delle ferrovie ha trasformato la concessione ferroviaria precedentemente esistente in una concessione dell'infrastruttura, rendendo necessaria una concessione per il trasporto di viaggiatori. Dalla nuova disposizione deve scaturire inequivocabilmente che sia il titolare di una concessione dell'infrastruttura sia le imprese di trasporto in concessione sottostanno alla LDL. Inoltre occorre garantire che anche le imprese di trasporto che non necessitano di una concessione per svolgere la loro attività (trasporto saltuario di viaggiatori, trasporto merci) sottostiano alle disposizioni della LDL. In tale ambito è irrilevante se esercitano il diritto di accesso alla rete istituito dalla riforma ferroviaria o se circolano soltanto in virtù di un contratto con il titolare della concessione. Determinante è il fatto che tali imprese sono degli attori in libera concorrenza sul mercato dei trasporti pubblici. Di conseguenza devono sottostare tutte alle stesse condizioni relative al diritto del lavoro.

#### *Art. 2                      Lavoratori*

Nel capoverso 2 l'espressione «corse soggette a concessione» sostituisce l'espressione «corse regolari di linea». In tal modo si assicura che tutte le forme di trasporto in concessione siano assoggettate alla LDL e non solamente una.

La modifica del capoverso 3 tiene conto del fatto che, nel settore della Posta, l'opzione dell'assoggettamento degli ausiliari privati concerne soltanto le agenzie postali (persone giuridiche).

#### *Art. 4 cpv. 1              Tempo di lavoro*

In futuro, le imprese dovranno avere la possibilità di introdurre il tempo di lavoro annuale. Sino ad oggi questo modello poteva essere adottato solamente nell'ambito di un contratto di lavoro collettivo. Il tempo di lavoro annuale – sempre più diffuso nel mondo del lavoro – consente di meglio tenere conto delle oscillazioni stagionali nelle imprese di trasporto rispetto al tempo giornaliero medio su 28 giorni e offre al lavoratore un maggior margine di manovra nell'organizzazione del suo tempo di lavoro. La nuova norma non pregiudica le disposizioni vigenti sulla durata massima del lavoro, sui turni di servizio e di riposo, né quelle sul lavoro notturno, che rimangono tutte applicabili nella loro forma attuale.

*Art. 11*            **Conducenti di veicoli**

Analogamente all'articolo 2, anche in questo caso occorre estendere la normativa a tutte le corse soggette a concessione e non soltanto a quelle di linea, cosicché il capoverso 2 si applica a tutti i conducenti di veicoli a motore impiegati indistintamente in tutti i trasporti in concessione.

*Art. 16*            **Giovani**

L'articolo contiene le prescrizioni di protezione speciale per i giovani. Finora la LDL rispecchiava per analogia il tenore della legge sul lavoro. Con la presente modifica ci si adegua unicamente alla revisione della legge sul lavoro del 20 marzo 1998. Poiché queste disposizioni non perseguono primariamente la sicurezza dei trasporti pubblici bensì la protezione dei giovani, non vi è alcun motivo per non applicare direttamente le disposizioni della legge sul lavoro (art. 29–32).

*Art. 17*            **Altri gruppi di lavoratori**

Fino ad oggi, la protezione delle donne incinte, delle puerpere e delle madri allattanti era anch'essa disciplinata in conformità alla legge sul lavoro riveduta il 20 marzo 1998. Pure in questo ambito, le particolarità specifiche dei trasporti pubblici non richiedono disposizioni separate o derogatorie alla legge sul lavoro. In futuro si rinvierà pertanto alle corrispondenti disposizioni della legge sul lavoro (art. 35, 35a e 35b). Spetta a noi inoltre vietare, per motivi sanitari, l'occupazione delle donne incinte o di altri gruppi di lavoratori in determinate attività oppure definire le necessarie condizioni.

**2.7.18**            **Legge federale concernente l'Ufficio svizzero del turismo**

Le FFS e la Posta (servizio degli autopostali) erano tenute a impegnarsi nei confronti dell'Ufficio svizzero del turismo. Visto che tale obbligo non è imposto a nessun'altra ITC, occorre esentare anche la Posta e le FFS SA (art. 5). Lo scopo non è di obbligare i trasporti pubblici a ritirarsi dal marketing turistico, ma semplicemente di istituire una parità giuridica fra le FFS, la Posta e le altre ITC.

**2.7.19**            **Legge sul riciclaggio di denaro (LRD)**

L'articolo 24 capoverso 2 della legge sul riciclaggio di denaro viene adeguato alla situazione attuale. Dal profilo sostanziale, la norma viene mantenuta in modo tale da consentire sia alla Posta sia alle FFS e alle altre imprese di trasporto concessionarie di gestire un organismo di autodisciplina proprio.

## 2.8

### **Decreto federale concernente la conversione in mutuo rimborsabile condizionalmente del credito di costruzione accordato alla BLS**

Conformemente a quanto illustrato nel numero 1.2.1.1 e alla nuova formulazione dell'articolo 52, in linea di massima le opere di infrastruttura devono essere finanziate con mutui senza interessi rimborsabili condizionalmente. I mutui concessi sino ad oggi per il raddoppio del Lötschberg non tengono conto di tale esigenza. Occorre pertanto convertirli mediante decreto federale, conformemente alla modalità di stanziamento. Il nuovo decreto federale prevede che il credito di costruzione (rimunerato, rimborsabile) sia convertito in un mutuo senza interessi rimborsabile condizionalmente. Nell'ambito della prevista ristrutturazione della BLS SA dovrebbe tuttavia anche essere possibile una conversione in capitale proprio della filiale che possiederà e gestirà l'infrastruttura.

## 3

### **Ripercussioni**

### 3.1

#### **Per la Confederazione**

#### 3.1.1

##### **Ripercussioni finanziarie**

##### **Ripercussioni sulla ripartizione rete di base/rete complementare**

L'UFT ha valutato le ripercussioni finanziarie dei provvedimenti proposti mediante un calcolo su modello fondandosi sulla previsione attuale di ripartizione fra Confederazione e Cantoni (rete di base conformemente al n. 1.2.1.3) e sul fabbisogno di indennità e di investimenti noto a tutt'oggi (basato per le FFS sulla convenzione sulle prestazioni 03/06). Ne risulta che la Confederazione:

- spende attualmente circa 1,853 miliardi di franchi annui per l'infrastruttura ferroviaria;
- secondo la nuova ripartizione dei compiti dovrebbe spendere circa 1,841 miliardi di franchi all'anno;
- sarebbe sgravata per circa 12 milioni di franchi annui.

Lo sgravio a vantaggio della Confederazione corrisponde esattamente ai maggiori oneri derivanti per i Cantoni. Si rinvia pertanto alla spiegazione dettagliata nel numero 3.2.1, dove sono fornite anche indicazioni sull'impostazione di base e sui fattori che influiscono sul risultato.

A seconda dell'evoluzione dei fattori d'influenza, se si effettua un nuovo calcolo fra due o tre anni ne potrebbe risultare un lieve aumento dell'onere a carico della Confederazione. Si può tuttavia affermare che la prevista riorganizzazione della rete consentirà di garantire la neutralità dei costi più/meno circa 20 milioni di franchi senza misure supplementari. Tale previsione tiene conto del necessario adeguamento della parte di indennità a carico dei Cantoni.

##### **Ripercussioni di altri provvedimenti**

Al momento attuale, le ripercussioni dovute alla modifica del finanziamento del materiale rotabile sono difficilmente quantificabili e saranno evidenti solamente con il progredire delle acquisizioni. I singoli Cantoni che beneficeranno di uno sgravio

poiché non dovranno più finanziare investimenti per l'acquisto di veicoli saranno confrontati ad un aumento dell'onere sotto forma di costi del capitale in relazione alle indennità per i trasporti.

La riorganizzazione della polizia ferroviaria non comporta direttamente maggiori spese né aumenti delle indennità. Occorre tuttavia rilevare che il problema sociale della violenza e del vandalismo incide sempre maggiormente sui bilanci aziendali, causando un maggior fabbisogno in materia d'indennità. Vi è comunque la possibilità che grazie a una polizia ferroviaria efficace o altre migliorie nell'assistenza e nella vigilanza sia possibile rallentare, se non addirittura azzerare, l'aumento di spesa in questo settore.

Il recepimento del primo e del secondo pacchetto ferroviario dell'UE comporterà un aumento dei costi. Secondo l'articolo 36 del Regolamento sull'agenzia, la Comunità conclude con gli Stati terzi che partecipano all'Agenzia degli accordi che contengono, fra l'altro, norme sulla partecipazione finanziaria e sul personale. Sino ad oggi non è ancora stato avviato alcun negoziato in vista della partecipazione della Svizzera all'Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza e l'interoperabilità. Per il momento non si conosce pertanto l'entità del contributo finanziario. Occorre tuttavia attendersi a una partecipazione pari a circa mezzo milione di franchi annui.

### **3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

La vigilanza sui binari di raccordo da parte dell'UFT richiederà un lieve aumento dell'effettivo del personale. Inoltre, il rilascio dei certificati e autorizzazioni in materia di sicurezza comporterà anch'esso nuove mansioni. Complessivamente, ossia tenendo conto anche del nuovo fabbisogno dovuto alle prescrizioni sull'interoperabilità, saranno necessari sette posti supplementari.

L'UFT dovrà rilasciare un numero di gran lunga maggiore di autorizzazioni d'esercizio. Sarà inoltre chiamato a partecipare allo sviluppo di specifiche tecniche d'interoperabilità (STI) e a contribuire alla formulazione di norme europee, partecipando sia alla Commissione di cui all'articolo 21 delle direttive sull'interoperabilità sia a organismi che elaborano STI e norme. Avrà altresì il compito di vegliare affinché le prescrizioni europee relative a singoli componenti del sistema ferroviario siano compatibili con le disposizioni vigenti in Svizzera, che continueranno a rivestire la loro importanza nell'ambito della sicurezza dell'intero sistema. In ognuno dei sette settori interessati, questo lavoro assorbirà durevolmente almeno il 30 per cento del tempo di un collaboratore a tempo pieno, per un totale complessivo di 210 unità percentuali.

Le direttive sull'interoperabilità comportano una liberalizzazione del commercio di componenti e di sistemi parziali, poiché consentono il libero scambio di tali prodotti, senza l'intervento di autorità statali. A tal fine sarà sufficiente la dichiarazione di conformità del costruttore, accompagnata da un certificato di conformità rilasciato da un organismo notificato. Una liberalizzazione in questo senso richiederà una maggiore sorveglianza del mercato. L'UFT necessiterà pertanto di due nuovi posti (200 unità percentuali) per effettuare dei controlli per campionatura, in particolare per approfondire i casi di sospetto di non conformità.

Occorre inoltre tenere conto dell'istituzione di un eventuale servizio statale per la valutazione della conformità, per un fabbisogno complessivo di almeno 400 unità percentuali.

### **3.1.3 Sulla neutralità dei costi**

Per quanto concerne gli effetti sulla neutralità dei costi, si rinvia ai numeri 3.1.1 e 3.2.1.

### **3.1.4 Altre ripercussioni**

I miglioramenti apportati all'organizzazione dovrebbero sgravare leggermente la Confederazione (cfr. n. 3.2.3). Il progetto non ha alcuna ripercussione sull'informatica della Confederazione né sugli edifici.

## **3.2 Sui Cantoni e sui Comuni**

### **3.2.1 Ripercussioni finanziarie**

#### **Ripercussioni della suddivisione in una rete di base e in una rete complementare**

Qui di seguito sono descritte dettagliatamente le ripercussioni sui Cantoni. Occorre tuttavia tenere conto del fatto che i dati sono al momento estremamente incerti per i singoli Cantoni e che vanno pertanto considerati con le dovute riserve. Se fosse realizzata la proposta di una grande rete di base, i Cantoni dovrebbero far fronte a un aumento degli oneri pari a 12 milioni di franchi.

Le previsioni non tengono conto delle possibili diminuzioni degli oneri a carico dei Cantoni sotto forma di contributi alle FFS. Occorre pertanto considerare che i calcoli relativi ai contributi annuali medi per i costi d'investimento per l'infrastruttura – subordinati a forti oscillazioni – sono gravati da grosse incertezze. Alcune singole indennità potrebbero subire variazioni ancora maggiori. Di conseguenza, se si rifanno gli stessi calcoli a distanza di un anno si possono ottenere variazioni pari all'uno o al due per cento. Ad esempio, da un primo calcolo effettuato nell'ambito della consultazione è risultato un minor onere dei Cantoni pari a 7 milioni di franchi in vece del lieve disavanzo calcolato inizialmente.

Rispetto alla neutralità dei costi vi è uno scarto minimo – che rientra nelle oscillazioni annuali – cosicché non è praticamente necessario adottare provvedimenti compensatori. È tuttavia molto irregolare la ripartizione *fra* i Cantoni. Il motivo è da ricondurre al fatto che la rete ferroviaria svizzera si è sviluppata in modo diverso nelle singole regioni e che i Cantoni sono stati gravati secondo criteri poco oggettivi. È pertanto logico che il Cantone dei Grigioni, scarsamente popolato e praticamente servito soltanto da ferrovie private, beneficerà di uno sgravio, mentre dovrà far fronte a un maggior onere il Cantone di Basilea Campagna, densamente popolato e ben servito dalle FFS oltre che da linee di tram cofinanziate dalla Confederazione. Allo stesso modo, i Cantoni di Argovia, di Vaud e del Giura, che sono serviti da una fitta rete di ferrovie secondarie, dovranno far fronte a un aumento di oneri. Ovviamente questa situazione può essere considerata ingiusta. D'altro canto, ferrovie

secondarie simili nei Cantoni di Zurigo, di Sciaffusa e del Ticino sono state smantellate dopo la Seconda guerra mondiale, per cui questi Cantoni beneficiano di un sgravio.

Quale alternativa entrerebbe in linea di conto solamente una compensazione mediante la NPC. Di fatto, è stata esaminata – e respinta poiché troppo complessa – la possibilità di integrare a posteriori le ripercussioni finanziarie della riforma delle ferrovie nella NPC.

### **Altre ripercussioni**

Per quanto concerne la polizia ferroviaria e il finanziamento del materiale rotabile, si rinvia al numero 3.1.1.

### **3.2.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

L'estensione a due anni del periodo relativo all'ordinazione riduce l'onere amministrativo a carico dei Cantoni, ma conduce a un leggero aumento degli appalti e quindi dei costi correlati. La responsabilità esclusiva della Confederazione per tutta la rete di base sgrava dalle relative mansioni i Cantoni, che devono tuttavia far fronte a nuove incombenze nell'ambito della rete complementare. Complessivamente, si valuta che gli aumenti e le diminuzioni di oneri si compenseranno tra di loro.

### **3.2.3 Altre ripercussioni**

Dal profilo organizzativo, i Cantoni (e anche la Confederazione) beneficeranno di un lieve sgravio, poiché i negoziati relativi alle prestazioni in materia di infrastruttura dovranno essere condotti soltanto dalla Confederazione o dai Cantoni e non più congiuntamente. I Cantoni non avranno più la stessa possibilità di partecipare direttamente alle decisioni, ma potranno ancora far valere i loro interessi nell'ambito dei negoziati sull'offerta nei trasporti regionali. Inoltre, al momento della definizione strategica, la Confederazione dovrà tenere conto delle esigenze dei Cantoni.

## **3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale**

### **3.3.1 Necessità e possibilità di intervento dello Stato**

Se le normative nell'ambito del finanziamento dell'infrastruttura rimangono invariate, gli obiettivi della riforma delle ferrovie – sistema ferroviario attrattivo ed efficace, efficienza dei trasporti pubblici e ottimizzazione del rapporto costi benefici, nonché accesso alla rete senza discriminazioni – non possono essere garantiti. Inoltre, l'attuale ripartizione dei compiti fra la Confederazione e i Cantoni è il risultato di un'evoluzione storica e non corrisponde più all'interesse principale delle singole tratte. Si sono pertanto prodotti dei doppioni che conducono a inefficienze. Peraltro, diversi interventi parlamentari hanno evidenziato la necessità di intervenire nel senso di quanto auspicato nel presente progetto.



Per quanto concerne l'interoperabilità, le modifiche di legge sono necessarie affinché sia possibile recepire nel nostro diritto interno, mediante ordinanza, le pertinenti direttive europee. Solamente in questo modo è possibile conseguire l'interoperabilità delle ferrovie in Europa e con essa una maggior competitività del trasporto su rotaia rispetto a quello su strada.

### **3.3.2 Ripercussioni sull'insieme dell'economia**

Grazie a una maggior chiarezza nell'attribuzione delle responsabilità, la normativa proposta dalla Riforma delle ferrovie 2 dovrebbe contribuire a stabilizzare e tutelare la rete ferroviaria svizzera.

Il consolidamento delle riforme intraprese in passato a favore dei trasporti pubblici serve ad aumentare l'efficienza e quindi ad assicurare a lungo termine un approvvigionamento di base di prestazioni in materia di trasporto di viaggiatori.

Recependo i pacchetti ferroviari 1 e 2 e le direttive sull'interoperabilità dell'UE, la Svizzera tutela l'importanza e la competitività della ferrovia in quanto asse di transito sul suo territorio e garantisce che l'opera del secolo rappresentata dalla NFTA adempia lo scopo attribuitole, contribuendo a un trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

### **3.3.3 Ripercussioni su diversi gruppi sociali**

Il progetto interessa anzitutto le ferrovie. In sintesi si può concludere che la libertà imprenditoriale, ma anche la responsabilità delle imprese di trasporto, verrà rafforzata per certi aspetti. La suddivisione dei ruoli fra la Confederazione e i Cantoni attuata dal 1999 con la Riforma delle ferrovie 1 si è dimostrata valida e deve essere mantenuta grosso modo invariata, anche se sarà necessario disciplinarla più chiaramente. Nel loro insieme i provvedimenti garantiranno l'accesso alla rete senza discriminazioni e consentiranno una maggior competitività nell'ambito dei trasporti pubblici e della ferrovia, evitando tuttavia che le imprese siano completamente esposte ai meccanismi del «libero mercato».

Le innovazioni tecniche, che si rendono necessarie sulla base delle direttive sull'interoperabilità, vengono introdotte gradualmente nei veicoli e negli impianti ferroviari esistenti nell'ambito di provvedimenti di ristrutturazione e ammodernamento di più ampia portata. Per quanto concerne l'infrastruttura, il processo si estenderà su decenni. Siccome le innovazioni tecniche saranno introdotte nell'ambito di provvedimenti di ristrutturazione e di ammodernamento, i costi non dovrebbero aumentare in misura rilevante se si parte dal presupposto che le specifiche tecniche non ancora disponibili nel sistema ferroviario convenzionale non condurranno ad un aumento dei costi dei prodotti specificati. Il finanziamento avviene mediante gli strumenti esistenti (p. es. convenzione sulle prestazioni, Fondo FTP).

L'attuazione delle direttive sull'interoperabilità condurrà a una diminuzione dei costi per le acquisizioni. Di fatto, i processi di standardizzazione a livello europeo genereranno dei mercati più vasti, che consentiranno a loro volta di produrre in grandi serie.

La competitività della ferrovia rispetto alla strada risulterà rafforzata, se sul lungo periodo sorgerà un sistema ferroviario unificato grazie al quale i convogli potranno attraversare i confini senza dispositivi di controllo-comando dei treni e senza perder tempo per cambiare la locomotiva. I gestori dell'infrastruttura e le ferrovie che offrono questi trasporti potranno beneficiare dei vantaggi legati ad una maggiore utilizzazione.

### **Vantaggi per i cittadini**

Oltre alle ferrovie, saranno soprattutto i cittadini ad essere interessati dalla Riforma delle ferrovie 2, che profitteranno di una maggiore offerta e di una migliore qualità. La condizione è che l'ente pubblico sia disposto a mantenere l'attuale volume di indennità. Per il momento non è tuttavia possibile dire quali saranno i singoli beneficiari delle migliorie.

Le modifiche relative al finanziamento del materiale rotabile dovrebbero rendere questo settore più attrattivo agli occhi delle banche, che potranno estendere il loro campo di attività.

### **Le normative sull'interoperabilità sono importanti per l'industria ferroviaria**

Al di fuori del campo d'applicazione delle direttive sull'interoperabilità (ferrovie a scartamento ridotto e ferrovie a cremagliera), la trasposizione delle direttive non comporterà alcuna ripercussione economica. Alcune imprese svizzere si sono specializzate in questi settori.

Nel campo d'applicazione delle direttive sull'interoperabilità, le prescrizioni tecniche saranno viepiù unificate in Europa, mentre i controlli e i servizi di valutazione della conformità saranno riconosciuti reciprocamente. Questi processi daranno origine a effetti di sinergia: in vece di diverse prescrizioni nazionali si applicheranno delle norme europee unificate. La varietà dei prodotti si ridurrà di conseguenza e i produttori tenderanno a specializzarsi. Di massima, ne beneficeranno le grandi imprese che riescono ad imporsi anche su un mercato europeo più vasto. Le piccole imprese, che hanno improntato la loro produzione alle esigenze specifiche di un Paese, avranno invece difficoltà se non riusciranno a specializzarsi e a trovare le loro nicchie di attività in un sistema viepiù unificato. A tal proposito occorre tuttavia tenere conto del fatto che la varietà dei prodotti nel settore ferroviario si riduce indipendentemente dal fatto che la Svizzera adotti o meno le direttive sull'interoperabilità.

Siccome l'osservanza delle prescrizioni dovrà essere comprovata in misura maggiore rispetto ad oggi da organizzazioni di specialisti indipendenti (servizi di valutazione della conformità), i costi delle singole procedure aumenteranno di conseguenza. I maggiori oneri derivanti dalla consultazione di specialisti indipendenti costituiranno tuttavia soltanto una piccola parte dei costi per l'elaborazione e i controlli che saranno comunque generati dall'innovazione. D'altro canto occorre considerare che il riconoscimento europeo dei documenti rilasciati dai servizi per la valutazione della conformità consentirà di effettuare dei risparmi, poiché i relativi controlli saranno a carico di altri Paesi della Comunità europea.

### **Nuovi compiti per gli specialisti**

In futuro gli specialisti dovranno organizzarsi in servizi di valutazione della conformità se vorranno continuare ad effettuare – e non solamente in qualità di mandatarî – i controlli di conformità in materia di sicurezza e prescrizioni relativi ai sottosistemi e ai componenti dell'interoperabilità. Per gli specialisti che non si organizzeranno in questo senso, il mercato si restringerà poiché i sottosistemi e i componenti dell'interoperabilità saranno specificati dalle STI.

#### **3.3.4 Altre normative in questione**

In alcuni settori della Riforma delle ferrovie 2, sono state considerate delle alternative ai provvedimenti proposti. Per quanto concerne le possibilità esaminate si rinvia al numero 1.3, rinunciando ad un'ulteriore trattazione in questa sede.

Va tuttavia rilevato che la non attuazione delle direttive sull'interoperabilità non ostacolerebbe soltanto l'accesso delle imprese svizzere – poiché le esportazioni di prodotti sarebbero subordinate ai certificati di conformità rilasciati da servizi di valutazione esteri – ma rischierebbe altresì di complicare i negoziati sul recepimento delle direttive ferroviarie. Ne risulterebbero penalizzate le imprese ferroviarie svizzere, che non potrebbero partecipare alla liberalizzazione dell'accesso al mercato a livello europeo.

#### **3.3.5 Aspetti pratici dell'esecuzione**

Le modifiche che si ripercuotono sull'esecuzione avranno un effetto semplificatore, soprattutto perché non vi saranno più sovrapposizioni fra i settori di compito, mentre le competenze saranno delimitate più chiaramente mediante la suddivisione fra rete di base e rete complementare. Per la maggior parte delle norme non vi saranno tuttavia grandi cambiamenti rispetto ad oggi. Solamente l'introduzione delle convenzioni sulle prestazioni per tutte le imprese comporterà un dispendio maggiore nella fase iniziale. Il maggior onere sarà tuttavia parzialmente compensato dalla soppressione delle convenzioni relative a singoli oggetti. A lungo termine, l'onere di lavoro si stabilizzerà a un livello pari o inferiore a quello attuale. Questo provvedimento si giustifica inoltre perché consente di meglio aderire agli obiettivi e di aumentare l'efficienza e il margine di manovra delle imprese di trasporto.

Le normative proposte non sono limitate nel tempo.

### **3.4 Altre ripercussioni**

#### **3.4.1 Ripercussioni sull'ambiente**

Il progetto non si ripercuote direttamente sull'ambiente. Il potenziamento delle imprese dei trasporti pubblici migliora tuttavia la loro competitività nel trasporto di viaggiatori e di merci. È quindi prevedibile una ricaduta positiva indiretta sull'ambiente nella direzione di uno sviluppo sostenibile in materia di trasporti.

### **3.4.2 Ripercussioni sulla politica regionale e sulla politica di assetto del territorio**

Contemporaneamente alla Riforma delle ferrovie 2, l'UFT elabora il piano settoriale ferrovia/trasporti pubblici e l'Ufficio federale della pianificazione del territorio elabora il piano settoriale trasporti. In tal modo è possibile tenere conto del fatto che trasporti e assetto del territorio sono strettamente correlati. Per quanto possibile, la pianificazione in materia di trasporti pubblici deve tenere conto dei piani direttori e dei piani di utilizzazione. D'altro canto, i collegamenti ai trasporti pubblici rendono le località più attrattive per la popolazione e per l'economia. Le nuove strutture relative ai trasporti su rotaia introdotte dalla riforma delle ferrovie costituiscono i principali presupposti per un orientamento verso il futuro. Nella loro forma attuale, essi si ripercuotono tuttavia soltanto indirettamente sullo sviluppo territoriale del Paese. Per quanto concerne l'esecuzione pratica della politica dei trasporti, la riforma delle ferrovie si ispirerà ai principi di un'impostazione sostenibile della mobilità e dello sviluppo territoriale del Paese auspicato dal rapporto sulle Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero (FF 1996 III 499).

La Riforma delle ferrovie 2 non modifica di per sé i trasporti, per cui non avrà alcuna ripercussione sulle singole regioni né sulle zone rurali. Le principali innovazioni concernono unicamente il finanziamento dell'infrastruttura. Le ripercussioni finanziarie sulla Confederazione e sui Cantoni sono illustrate nei numeri 3.1 e 3.2.

Sono stati espressi timori in merito allo sviluppo della rete complementare. In particolare è stato evidenziato che i Cantoni non avrebbero né la volontà né gli strumenti per mantenere lo standard attuale. Occorre contrastare questi dubbi, poiché già in passato i Cantoni hanno fatto moltissimo per le linee che faranno parte della rete complementare: quasi sempre hanno finanziato oltre la metà dei costi d'investimento e in alcuni casi hanno addirittura consentito investimenti supplementari. Rammentiamo anche a questo proposito la linea ferroviaria Aigle–Le Sépey–Les Diablerets, che la Confederazione aveva proposto di abolire poiché un servizio di autobus sarebbe stato sufficiente, ma che il Cantone e i Comuni sono riusciti a mantenere e ammodernare.

Il rispetto della neutralità dei costi garantisce inoltre che i Cantoni possano affrontare tale compito senza aumenti di spesa e non debbano attendersi ad alcun aumento degli oneri.

### **3.4.3 Altri settori**

La Riforma non ha alcuna ripercussione diretta sulle città, né sugli agglomerati o sulle regioni di montagna.

## **4 Rapporto con il programma di legislatura**

La riforma è stata preannunciata nel programma di legislatura 2003–2007 (FF 2004 984, 1015). Il messaggio sull'applicazione delle direttive sull'interoperabilità, annunciato nel programma di legislatura (FF 2004 1016), è integrato nel presente progetto. Quest'ultimo favorisce inoltre l'attuazione dei primi Accordi bilaterali del 1999 e con essi l'obiettivo 7 del programma di legislatura 2003–2007 (FF 2004 999).

## **5 Aspetti giuridici**

### **5.1 Costituzionalità**

Le modifiche proposte si situano nell'ambito definito dagli articoli 81, 84, 87 e 92 della Costituzione federale. In particolare l'articolo 87 prevede che la legislazione sulle ferrovie sia di competenza della Confederazione. Per quanto concerne i compiti in materia di sicurezza assunti dalle imprese di trasporto e la possibilità di trasferire il servizio di sicurezza ad un'organizzazione privata con una partecipazione maggioritaria delle imprese di trasporto, si impongono alcune osservazioni.

Secondo l'articolo 178 capoverso 3 della Costituzione federale, i compiti amministrativi possono essere affidati per legge a organizzazioni e persone di diritto pubblico o privato. Questa possibilità non è preclusa a priori per i compiti in materia di polizia. Va da sé che il monopolio dello Stato per quanto concerne la tutela della quiete e dell'ordine può essere trasferito solamente in minima parte a privati e soltanto in adempimento di compiti specifici. Inoltre occorrerà delimitare severamente l'uso della forza da parte dei privati. Le proposte relative al disegno di legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto tengono conto di tale esigenza. Il diritto di ricorrere a misure coercitive è limitato in modo assoluto ai casi in cui anche i privati cittadini possono fare uso della forza. Ad esempio l'articolo 170 della legge del Cantone di Berna del 15 marzo 1995 sulla procedura penale (BSG 321.1) prevede che chiunque possa fermare e consegnare alla polizia una persona sorpresa a commettere un crimine o un delitto o a fuggire immediatamente dopo l'atto. Inoltre, le imprese di trasporto devono detenere la maggioranza del capitale e di voti delle organizzazioni cui vogliono conferire compiti in materia di sicurezza e rimangono responsabili dell'esecuzione. Date queste condizioni, la possibilità di trasferire la polizia dei trasporti a un'organizzazione privata con la partecipazione maggioritaria delle imprese di trasporto è conforme alla Costituzione federale.

### **5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera**

Sottoscrivendo gli Accordi bilaterali sui trasporti terrestri, la Svizzera si è impegnata ad adeguare la propria normativa. La presente riforma tiene fede a tale obiettivo, prefiggendosi altresì di recepire per quanto possibile anche i più recenti sviluppi (pacchetti ferroviari 1 e 2 dell'UE).

Le disposizioni relative all'interoperabilità devono essere viste alla luce dell'articolo 33 capoverso 2 dell'Accordo sui trasporti terrestri fra la Svizzera e la CE<sup>10</sup>, secondo cui le Parti si impegnano a sviluppare l'interoperabilità delle loro reti ferroviarie. La trasposizione completa della direttiva 96/48/CE e della direttiva 2001/16/CE nel nostro diritto interno serve al riconoscimento reciproco delle prescrizioni legali perseguito a livello europeo.

<sup>10</sup> Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, RS **0.740.72**.

### **5.3 Forma dell'atto normativo**

Trattandosi di una norma generale e astratta, il nuovo atto riveste la forma di modifiche di legge e di una nuova legge.

### **5.4 Assoggettamento al freno alle spese**

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 della Costituzione federale, i crediti d'impegno e i limiti di spesa implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre due milioni di franchi richiedono la maggioranza dei membri di ognuna delle due Camere.

Il progetto in sé non istituisce alcun nuovo impegno finanziario per la Confederazione. Il trasporto regionale di viaggiatori continuerà ad essere dotato dei fondi necessari sulla base dei preventivi annui e per il finanziamento dell'infrastruttura saranno sottoposti al Parlamento limiti di spesa separati. Il progetto non sottostà pertanto al freno alle spese.

### **5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi**

Sia le convenzioni sulle prestazioni sia le convenzioni sull'offerta rappresentano dei contratti ai sensi della legge sui sussidi.

## Contenuto della concessione dell'infrastruttura FFS

La concessione delle FFS per la costruzione e la gestione di un'infrastruttura ferroviaria reca il numero 5000 e vale sino al 31 dicembre 2020 (disposizione transitoria della Lferr, cpv. 2). Comprende le seguenti linee:

Linea	Scartamento	Alimentazione
La Plaine (confine) – Ginevra Cornavin	1435 mm	1500 V =
Ginevra Aeroporto – Ginevra Cornavin	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Ginevra Cornavin – La Praille	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Ginevra Cornavin/Vernier – La Praille (triangolo di collegamento)	1435 mm	1500 V =
Ginevra Cornavin – Nyon – Losanna	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Denges-Echandens – Bussigny	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Montreux – Martigny – Sion – Briga	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Puidoux-Chexbres – Vevey (in locazione a VCh)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Briga – confine Svizzera – Italia (- Isella)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
St-Maurice – St-Gingolph	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
(Cossonay –) Vallorbe	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Vallorbe – Confine (– Frasne)	1435 mm	25000 V 50 Hz
Le Day – Le Pont	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Auvernier – Les Verrières (confine)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Neuchâtel – Chambrélien – La Chaux-de-Fonds	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Palézieux – Friborgo – Berna	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Palézieux – Payerne – Morat – Kerzers – Lyss	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Busswil – Büren a.A.	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Yverdon-les-Bains – Payerne – Friborgo	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Confine – Le Locle Col-des-Roches – Le Locle – St-Imier – Bienne	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Sonceboz-Sombeval – Tavannes – Moutier	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Bienne – Grenchen Sud – Soletta – Olten	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Soletta – Inkwil	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Moutier – Delémont – Laufen – Basilea FFS	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Delémont – Porrentruy – Boncourt (confine)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Bienne – Lyss – Zollikofen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Bienne Mett – Brügg BE	1435 mm	15000 V 16,7 Hz

Linea	Scartamento	Alimentazione
Berna – Zollikofen – Burgdorf – Langenthal – Rothrist	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Berna – Thun	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento (Zollikofen/Grauholz -) Löchligut – Ostermundigen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Gümligen – Langnau i.E. – Lucerna	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Berna Löchligut – Grauholz – Rothrist (NBS)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Aarburg-Oftringen – Olten	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Olten	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Rothrist (– Zofingen)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Olten – Läuelfingen – Sissach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Olten – Sissach – Liestal – Basilea FFS – Basilea St. Johann	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Basilea FFS – Basilea St. Johann	1435 mm	25000 V 50 Hz
Basilea FFS/Muttentz – Basilea Badischer Bahnhof	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Aggiramento Liestal	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Pratteln – Rheinfelden – Stein-Säckingen – Frick – Brugg AG	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Stein-Säckingen – Coblenza – Eglisau	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Koblenz – Confine (- Waldshut)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Aarburg-Oftringen – Zofingen – Lucerna	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Olten – Aarau – Brugg AG	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento (Hauenstein -) Olten (- Dulliken)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zofingen – Suhr – Lenzburg	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Aarau – Suhr	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Rupperswil – Lenzburg – Heitersberg – Killwangen-Spreitenbach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Lenzburg – Beinwil a.S. – Hochdorf – Emmenbrücke (profilo di spazio limite ridotto) Lenzburg – Beinwil am See	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Lenzburg– Henschiken	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Othmarsingen – Henschiken – Wohlen AG – Muri AG – Rotkreuz	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Baden – Wettingen – Killwangen-Spreitenbach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Mellingen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Turgi – Koblenz	1435 mm	15000 V 16,7 Hz



Linea	Scartamento	Alimentazione
Killwangen-Spreitenbach – Zurigo	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Regensdorf – Zurigo Oerlikon	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo e Zurigo Altstetten – Zurigo Oerlikon (Käferberg)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Altstetten – Affoltern a.A. – Zugo	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Zurigo Oerlikon – Glattbrugg – Bülach – Eglisau – Sciaffusa (senza le linee in territorio germanico)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Oberglatt – Niederweningen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Zurigo Aeroporto – Bassersdorf	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Kloten – Bassersdorf	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Bassersdorf – Effretikon	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Wallisellen – Effretikon – Winterthur	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wallisellen – Dübendorf – Uster – Wetzikon – Rapperswil SG	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Effretikon – Wetzikon	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wetzikon – Hinwil – Bäretswil	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bülach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Neuhausen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Etzwilen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bauma – Rüti ZH	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Frauenfeld – Weinfelden – Romanshorn	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Amriswil – Egnach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn – Rorschach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Wil SG – San Gallo	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn – Kreuzlingen – Sciaffusa	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Kreuzlingen Hafen – confine (- Costanza)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Kreuzlingen – confine (Costanza)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wil SG – Lichtensteig	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Wattwil – Uznach – Rapperswil SG	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Gossau SG – Bischofszell – Sulgen	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
San Gallo – Rorschach – St. Margrethen – Buchs SG – Sargans	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Sargans – Trübbach	1435 mm	15000 V 16,7 Hz

Linea	Scartamento	Alimentazione
Sargans – Coira	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Meilen – Rapperswil SG	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Stadelhofen – Stettbach – Dübendorf e Effretikon	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Thalwil – Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke – Sargans	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Uznach – Ziegelbrücke	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Ziegelbrücke – Linthal	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Thalwil – Zugo – Arth-Goldau	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Nidelbad – Thalwil/Baar (Zimmerberg)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Zurigo Wiedikon – Zurigo Altstetten	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Rotkreuz – Immensee – Arth-Goldau	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Immensee – Küssnacht am Rigi – Lucerna	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Lucerna – Rotkreuz – Zugo	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Lucerna – Meiringen – Interlaken Est	1000 mm	15000 V 16,7 Hz
Arth-Goldau – Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca – Bellinzona – Lugano – Chiasso	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Erstfeld – Biasca (linea di base del San Gottardo)	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Giubiasco – Locarno	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Cadenazzo – Ranzo-S.Abbondio – confine	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Linea di base del Monte Ceneri	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Taverne-Toricella – Lugano Vedeggio	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
Stazioni di smistamento con accesso	1435 mm	15000 V 16,7 Hz
– Basilea		
– Bienne		
– Buchs SG		
– Chiasso con accesso a Balerna		
– Smistamento a Losanna con accesso a Bussigny		
– Limmattal con accesso a Dietikon, Killwangen-Spreitenbach, Würenlos		
– Olten		
– Rotkreuz		