



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT

13 maggio 2020

Rapporto sui risultati della consultazione relativa all'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF) e all'ordinanza sul Servi- zio di assegnazione delle tracce (OSAT)



INDICE

1	Situazione iniziale	3
1.1	Situazione iniziale e oggetto della consultazione	3
1.2	Svolgimento della procedura e destinatari	4
1.3	Panoramica dei partecipanti alla procedura di consultazione	5
2	Risultati della consultazione	6
2.1	Servizio di assegnazione delle tracce	6
2.2	Gestione di sistema.....	6
2.3	Diritti di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) e dei raccordati	6
2.4	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria	6
2.5	Ampliamento dei diritti dei passeggeri nel traffico ferroviario e nel traffico internazionale con autobus a lunga percorrenza	7
3	Valutazione dei pareri in base al questionario	8
3.1	Servizio di assegnazione delle tracce	8
3.2	Gestione di sistema.....	10
3.3	Diritti di partecipazione	13
3.4	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr).....	16
3.5	Diritti dei passeggeri	18
3.6	Altre osservazioni:	26
	Allegato 1: elenco dei pareri pervenuti, suddivisi per gruppi di interesse	30
	Allegato 2: questionario relativo al progetto in consultazione dell'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF).....	33



1 Situazione iniziale

1.1 Situazione iniziale e oggetto della consultazione

Il 28 settembre 2018¹ l'Assemblea federale ha adottato la legge federale sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF), comprendente la revisione di tutta una serie di leggi, che rende necessarie delle precisazioni a livello di ordinanza. Ne sono interessate l'ordinanza del 25 novembre 1998 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (RS 172.010.1), l'ordinanza del 25 novembre 1998 sugli emolumenti dell'UFT (OEm-UFT; RS 742.102), l'ordinanza del 14 ottobre 2015 sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF; RS 742.120), l'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), l'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1), l'ordinanza del 25 maggio 2016 sul trasporto di merci (OTM; RS 742.411), l'ordinanza del 21 dicembre 2006 sugli impianti a fune (OIFT; RS 743.011), l'ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori (OTV; RS 745.11) e l'ordinanza del 4 novembre 2009 sugli orari (OOra; RS 745.13). Gli adeguamenti sono stati raccolti in un atto mantello.

Il progetto OIF mira a rendere più trasparente il sistema ferroviario svizzero, a garantire l'accesso non discriminatorio delle imprese ferroviarie alle reti di altre ferrovie e ad aumentare l'efficienza. A tale scopo, il servizio di assegnazione delle tracce viene trasformato in un istituto autonomo della Confederazione e investito di competenze supplementari. Inoltre si concretizzano il disciplinamento dei diritti di partecipazione delle imprese ferroviarie alla definizione degli orari ufficiali e degli investimenti sulla rete ferroviaria e il rafforzamento della Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (rinominata Com-Ferr). Nell'ambito di questo progetto vengono altresì precisati i nuovi diritti dei viaggiatori nei trasporti pubblici. L'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF) contiene le disposizioni di dettaglio.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha condotto una procedura di consultazione in merito all'ordinanza OIF.

La documentazione della consultazione può essere scaricata da www.admin.ch > Diritto federale > Procedure di consultazione > Procedure di consultazione concluse > 2019 > DATEC.

¹ FF 2018 5125



1.2 Svolgimento della procedura e destinatari

Il DATEC ha avviato la consultazione il 2 luglio 2019, invitando ufficialmente 295 enti a prendere posizione entro il 24 ottobre 2019. Sono pervenuti complessivamente 80 pareri. Il presente rapporto riassume i risultati, senza pretesa di esaustività.²

Tra gli enti chiamati a esprimersi figuravano i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, quelle dell'economia, le imprese di trasporto (IT), le comunità tariffarie e numerose altre organizzazioni (federazioni, imprese di trasporto, ambienti interessati).

² Ai fini della rielaborazione degli avamprogetti delle ordinanze si è preso atto di tutti i pareri espressi, soppesandoli e valutandoli, conformemente all'articolo 8 capoverso 1 della legge del 18 marzo 2005 sulla consultazione (LCo; RS 172.061).



1.3 Panoramica dei partecipanti alla procedura di consultazione

Sono pervenuti 80 pareri in tutto, di cui 13 spontanei ossia da parte di enti che non erano stati espressamente invitati a pronunciarsi.

Partecipanti per categoria	Destinatari	Pareri pervenuti
Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	26
Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	13	3
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	4
Imprese di trasporto	135	14
Comunità tariffarie in Svizzera	20	1
Organizzazioni	89	17
Altri (partecipanti spontanei)	-	13
Pareri in totale	295	80

L'elenco dettagliato dei pareri inoltrati è disponibile all'allegato 1.



2 Risultati della consultazione

2.1 Servizio di assegnazione delle tracce

La configurazione del Servizio di assegnazione delle tracce (SAT) quale istituto della Confederazione incontra ampio favore, come già nella procedura di consultazione sul progetto di legge.

Nell'avamprogetto di modifica dell'ordinanza vengono definiti in maniera dettagliata soprattutto le competenze e i compiti del SAT. Al riguardo i partecipanti hanno fatto pervenire solo poche osservazioni, lamentando in alcuni casi una scarsa chiarezza nella definizione della sfera di competenze.

2.2 Gestione di sistema

In linea di massima vengono accolte favorevolmente anche le regolamentazioni dettagliate sulle gestioni di sistema nel settore infrastrutturale; tuttavia una maggioranza dei partecipanti ritiene vi sia bisogno di ulteriori precisazioni e integrazioni. Viene criticato in particolare il fatto che sull'assegnazione delle gestioni di sistema i Cantoni non abbiano voce in capitolo. Per quanto riguarda invece la concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia, molti partecipanti chiedono che l'OTM non ammetta sconti di quantità e che i prezzi siano fissati secondo criteri economicamente verificabili.

2.3 Diritti di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) e dei raccordati

Lo strumento dei diritti di partecipazione alle decisioni d'investimento dei gestori dell'infrastruttura (GI) incontra in generale ampi consensi. In diversi pareri si sottolinea che tali diritti non devono comportare un onere eccessivo per i GI e causare ritardi negli investimenti. Da più parti si richiede inoltre di limitare l'accesso ai piani d'investimento in modo che i progetti d'investimento dei GI non possano essere visionati da tutti gli interessati. Diversi partecipanti auspicano invece diritti di partecipazione più ampi all'organizzazione dell'orario per la gestione di cantieri e perturbazioni dell'esercizio.

2.4 Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

Il potenziamento della Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF; ribattezzata ComFerr) suscita un ampio consenso. Sono pervenute soltanto poche ulteriori osservazioni, di segno contrapposto tra loro: da un lato viene rilevato come al momento non sussista alcun bisogno di potenziamento in quanto la CAF attuale è sottoposta a un carico di lavoro limitato; dall'altro alcuni



partecipanti auspicano che la ComFerr sia potenziata in misura ancora maggiore rispetto a quanto proposto.

2.5 Ampliamento dei diritti dei passeggeri nel traffico ferroviario e nel traffico internazionale con autobus a lunga percorrenza

I pareri pervenuti si riferiscono per la grande maggioranza ai diritti dei passeggeri, ma con notevoli differenze di vedute: mentre alcuni vorrebbero prescrizioni in parte più rigorose in materia di indennizzo, altri chiedono che sia concesso un maggior numero di eccezioni. Secondo numerosi partecipanti, dalle prescrizioni sugli indennizzi andrebbero esclusi i ritardi e le soppressioni per cause di forza maggiore. Altri auspicano invece che siano esonerati dall'obbligo di indennizzo determinati modi di trasporto nel traffico concessionario. Inoltre, l'intervallo di tempo tra l'adozione da parte del Consiglio federale e l'entrata in vigore dell'ordinanza modificata è ritenuto troppo breve per consentire l'attuazione dei diritti dei passeggeri, ragion per cui molti partecipanti chiedono che i rispettivi articoli entrino in vigore soltanto in un secondo momento. La maggior parte ritiene opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo dettagliate per i titolari di abbonamento. Analogamente, vengono espressi pareri perlopiù favorevoli anche in relazione alle prescrizioni sull'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus. Alcuni partecipanti criticano tuttavia la distinzione fra traffico concessionario e traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione, in quanto ne deriverebbe una disparità di trattamento tra le tipologie di trasporto.



3 Valutazione dei pareri in base al questionario

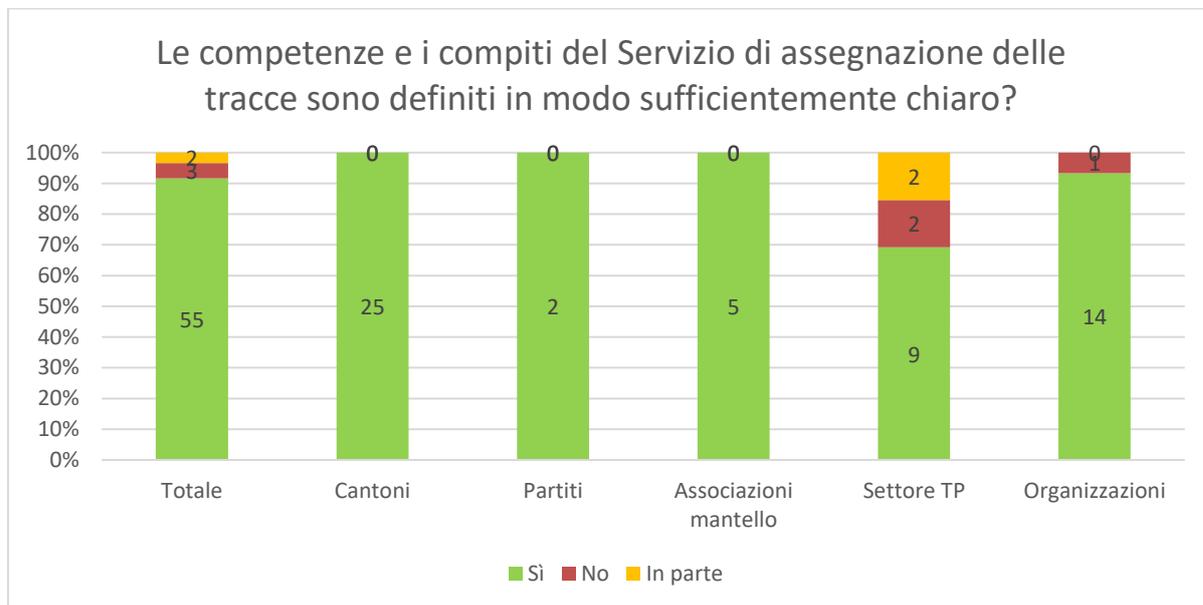
La documentazione della consultazione comprendeva un questionario (cfr. allegato 2) con 14 domande sulle singole tematiche (SAT, gestione di compiti sistemici, diritto di partecipazione, ComFerr, diritti dei viaggiatori). La valutazione dei pareri pervenuti è strutturata conformemente al questionario.

3.1 Servizio di assegnazione delle tracce

Domanda 1: Le competenze e i compiti del Servizio di assegnazione delle tracce sono definiti in modo sufficientemente chiaro?

Tenore generale

60 risposte su 80 approfondiscono questa domanda in modo concreto. Una netta maggioranza (55 su 60) si dice d'accordo con le prescrizioni sul SAT, 3 condividono parzialmente le competenze e i compiti definiti, mentre altre 3 risposte esprimono un parere negativo.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Si** a questa domanda 54 partecipanti, di cui 25 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 2 partiti (PS, UDC), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USS), 13 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (tra cui SOB, Thurbo AG, TPF, ZVV) e altre 15 organizzazioni (tra cui LITRA, CI CDS, traccia.ch, VAP).



2 partecipanti (RhB, FFS) si sono detti **IN PARTE** favorevoli all'avamprogetto di modifica relativo al SAT.

Le ferrovie a scartamento ridotto (RailPlus e RhB) ritengono che le competenze locali del SAT siano poco chiare e chiedono che vengano precisate. Le FFS rimarcano che i diritti di partecipazione sono collegati alla creazione del SAT e che per tale ragione dovrebbero entrare in vigore anch'essi il 1° gennaio 2021.

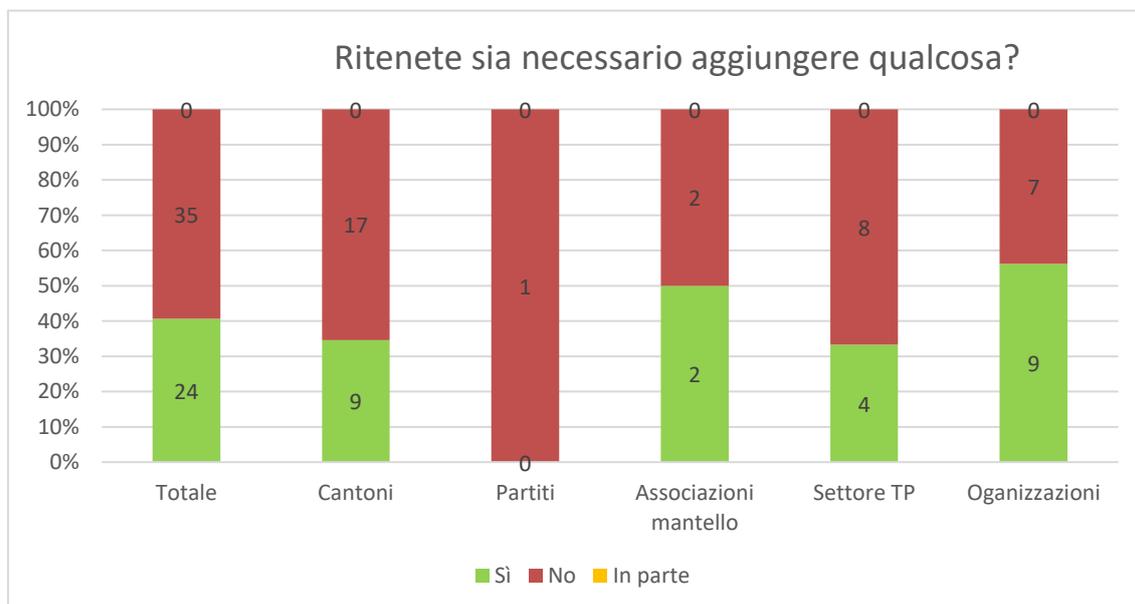
Hanno risposto **NO** 3 partecipanti (BLS SA, SZU, RAILplus).

Per la BLS SA rimangono irrisolti in particolare alcuni aspetti legati all'attuazione, per esempio le modalità concernenti la verifica di tutte le disposizioni operative dei GI, la trasmissione del prezzo delle tracce e della remunerazione in caso di disdetta ai GI, nonché l'attribuzione di tracce per treni speciali.

Domanda 2: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale

Delle 59 risposte pervenute, 24 menzionano altre misure da adottare in relazione al SAT, mentre 35 non ritengono vi sia nulla da aggiungere.





Nel dettaglio

Ritengono che sia necessario aggiungere qualcosa 9 Cantoni (ZH, LU, UR, FR, BS, BL, SG, TI, VD), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM), 4 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FART, SZU, Turbo AG) e altre 9 organizzazioni (Cargo Forum Svizzera, CI CDS, RAILcare, VAP, COMCO, Camera di commercio di BS e BL, RAILplus, scienceindustries, transfair).

FR e UR sottolineano che la nuova assegnazione delle tracce deve essere organizzata in maniera snella e non comportare costi troppo elevati.

Turbo AG critica la formulazione relativa alla saturazione delle tratte così come il fatto che non vengano menzionati i nodi ferroviari.

La BLS SA suggerisce diverse modifiche formali e linguistiche all'ordinanza, ponendo in evidenza le contraddizioni con l'OARF.

scienceindustries, la Camera di commercio di BS e BL, economiesuisse, VAP, USAM, CI CDS e Cargo Forum Svizzera chiedono che il SAT coinvolga i raccordati nella definizione dei dettagli per la trasmissione di informazioni al registro dell'infrastruttura ferroviaria.

5 Cantoni (TI, BL, BS, LU, SG) avanzano la critica per cui l'elaborazione di studi delle tracce e orari ufficiali da parte di terzi potrebbe condurre a conflitti di interessi e si dicono parzialmente favorevoli a un'esternalizzazione del SAT, ponendo la condizione che il mandato sia obbligatoriamente revocato se i terzi non lo adempiono o lo adempiono solo in parte. Attualmente l'ordinanza non contempla alcuna obbligatorietà. La COMCO chiede inoltre che il SAT trasmetta ai terzi a cui viene fatto ricorso soltanto le informazioni necessarie per l'adempimento del mandato. I rappresentanti dell'economia (CI CDS, Cargo Forum Svizzera, RailCare, economiesuisse, USAM) auspicano che i raccordati autorizzati a richiedere l'accesso alla rete siano coinvolti nelle analisi delle capacità, mentre VD chiede il coinvolgimento dei Cantoni in caso di saturazione delle tratte.

transfair pretende che per i collaboratori interessati da un eventuale passaggio da Traccia.ch al nuovo SAT siano previste condizioni di lavoro e di cassa pensione almeno equivalenti.

Infine, la SZU vorrebbe che l'incasso fosse lasciato ai GI.

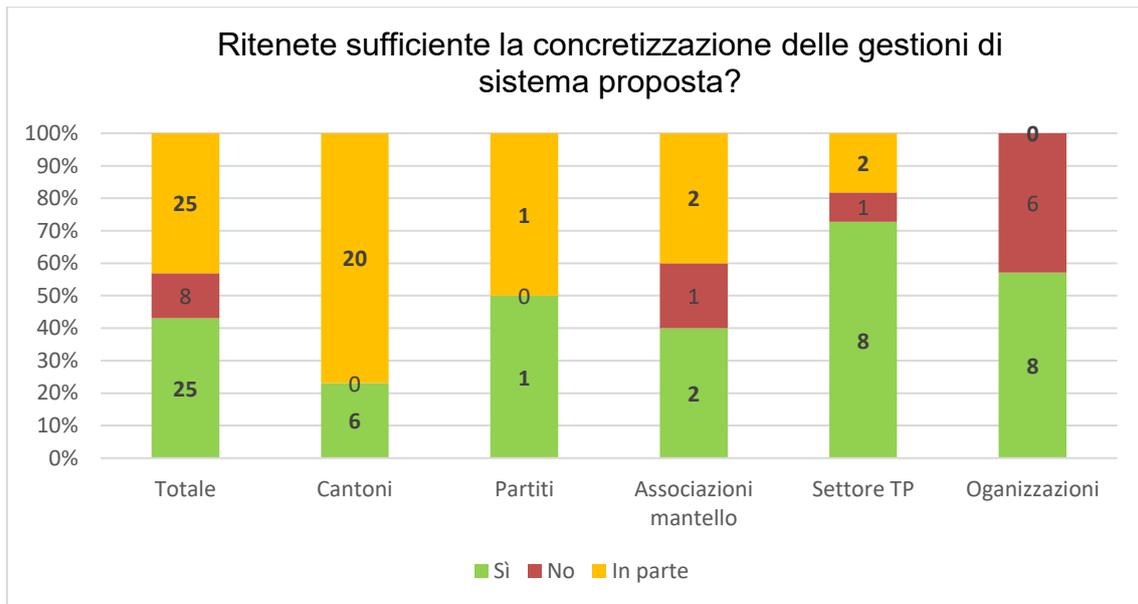
3.2 Gestione di sistema

Domanda 3: Ritenete sufficiente la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta?

Tenore generale



58 delle 80 risposte pervenute prendono posizione nel merito di questa domanda. Mentre 25 risposte su 58 ritengono sufficientemente concretizzate le gestioni di sistema, numerosi partecipanti sono solo in parte di questo avviso (anche in questo caso 25) ed esprimono numerose precisazioni. Una minoranza (8) ritiene le proposte insufficienti.



Nel dettaglio

Hanno risposto **SI** a questa domanda 25 partecipanti, di cui 6 Cantoni (SZ, OW, ZG, VS, NE, GE), 1 partito (PS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 1 associazione mantello dell'economia (USS), 8 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (FART, RhB, FFS, SOB, Thurbo AG, TPF, TRN, VBZ) e altre 8 organizzazioni (CITraP, LITRA, Pro Bahn Svizzera, SWISSRAIL, UTP, AG Berggebiete c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, RAILplus, transfair).

25 partecipanti ritengono **IN PARTE** sufficiente il modo in cui le gestioni di sistema sono definite nell'ordinanza. Gran parte di essi (20 su 25) sono Cantoni (ZH, BE, LU, UR, NW, GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, FR, VD, JU) che chiedono che ai committenti dei trasporti pubblici sia riconosciuto un diritto di partecipazione nell'assegnazione delle gestioni di sistema nel settore infrastrutturale. Tale posizione è condivisa anche da UDC, Unione delle città svizzere, VBG e ZVV. Una maggioranza dei Cantoni fa inoltre notare come nelle ordinanze non siano concretizzati i compiti sistemici, bensì definite soltanto le modalità contrattuali. FR rileva le difficoltà incontrate nel valutare se le gestioni di sistema sono state definite in modo sufficientemente concreto.

Hanno risposto **NO** alla domanda 8 partecipanti, ossia ZH, economiesuisse, SZU, Cargo Forum Svizzera, CI CDS, RAILcare, VAP, la Camera di commercio di BS e BL e scienceindustries. Ad eccezione della SZU, che fa riferimento alla mancanza di diritto di partecipazione dei Cantoni (cfr. sopra), le critiche di questi partecipanti sono rivolte alla proposta di concedere l'accesso non

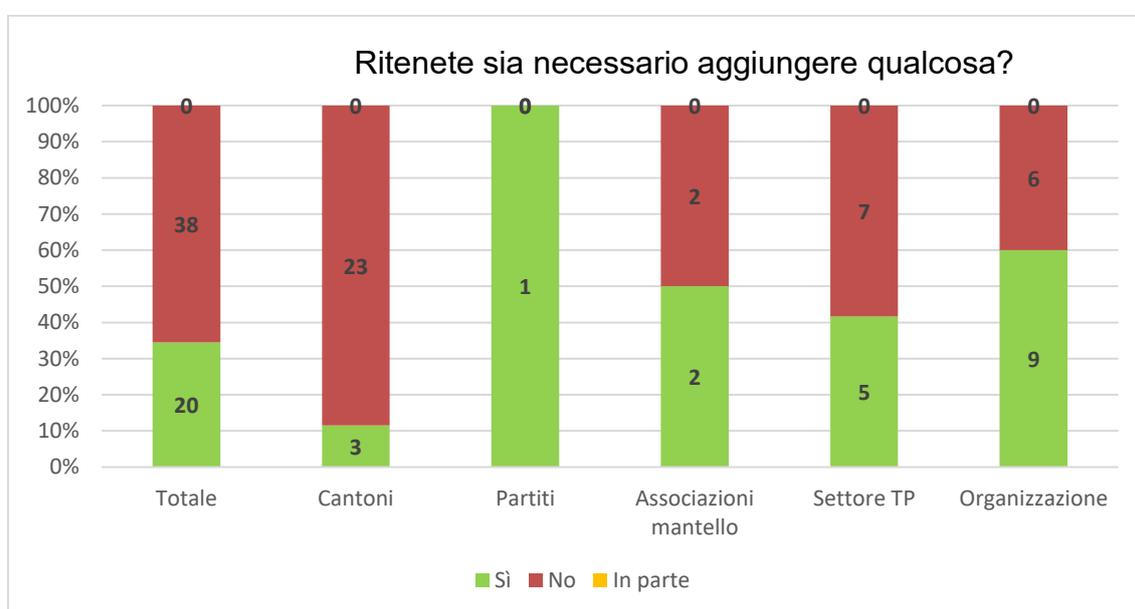


discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia. Essi chiedono che l'ordinanza non ammetta sconti di quantità e che i prezzi siano fissati secondo criteri economicamente verificabili. La stessa richiesta è in parte avanzata da questi partecipanti, ma anche da molti altri, come risposta alla domanda 4.

Domanda 4: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale

Prendono posizione su questa domanda 58 delle 80 risposte pervenute. Una maggioranza (38 su 58) non ritiene che vi sia nulla da aggiungere, mentre gli altri 20 partecipanti propongono ulteriori modifiche.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Si** 20 partecipanti, di cui 3 Cantoni (ZH, FR, NE), 1 partito (PS), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM), 5 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FFS, SZU AG, VBG, ZVV) e altre 8 organizzazioni (tra cui VAP, UTP e COMCO).

FFS Cargo, BLS SA e UTP presentano una proposta di modifica dell'articolo sulla concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia, valutando la proposta attuale come anticoncorrenziale.

FR lamenta che nel rapporto manchi una veduta d'assieme su come vengono disciplinate le gestioni di sistema nella legge e nell'ordinanza.

NE auspica una maggiore precisazione dei compiti sistemici nell'ordinanza, in particolare in relazione alle imprese e ai portatori di interesse da coinvolgere.



Il PS, le FFS e l'UTP criticano l'obbligo di coinvolgere la ComFerr già ex ante nell'allestimento del contratto, sostenendo che ciò è in contraddizione con il messaggio sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e con la relativa legge. Pro Bahn Svizzera suggerisce di non creare nuove strutture per l'ampliamento delle gestioni di sistema, bensì di utilizzare quelle esistenti.

La COMCO fa notare che la funzione di coordinamento di una gestione di sistema potrebbe implicare il rischio di accordi di concorrenza illeciti e chiede pertanto un'integrazione dell'ordinanza in tal senso.

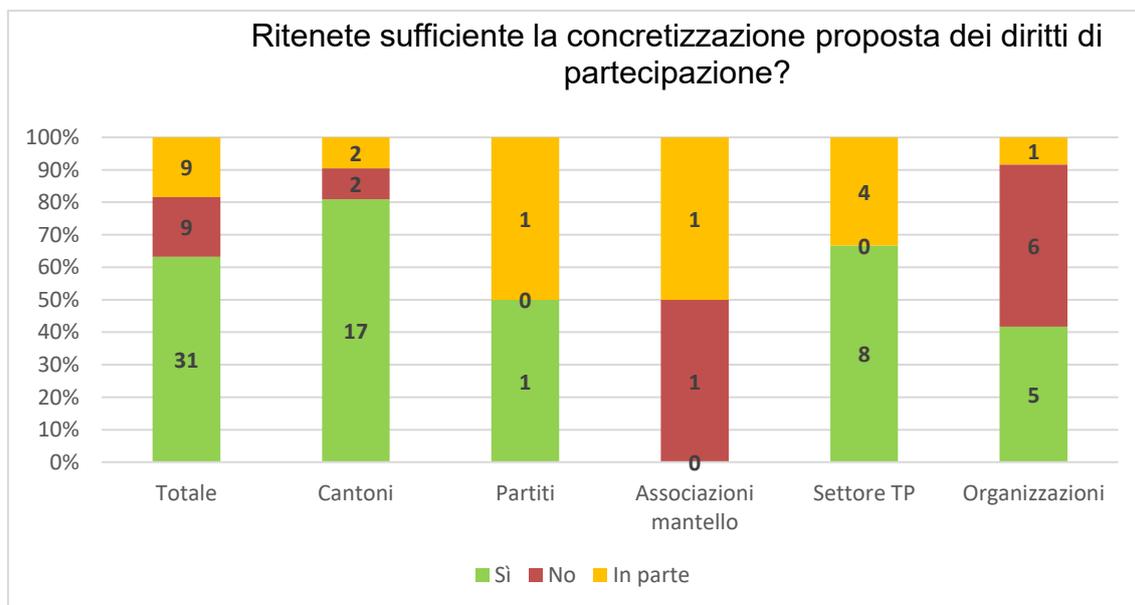
38 partecipanti hanno risposto **NO** a questa domanda. La grande maggioranza non ritiene dunque che vi sia nulla da aggiungere.

3.3 Diritti di partecipazione

Domanda 5: Ritenete sufficiente la concretizzazione proposta dei diritti di partecipazione?

Tenore generale

Esprimono il proprio parere su questa domanda 49 partecipanti su 80. Una netta maggioranza ritiene sufficienti e condivide le proposte di concretizzazione dei diritti di partecipazione (31 su 49). Le proposte sono respinte da 9 dei 49 partecipanti, mentre altri 9 si dicono parzialmente d'accordo.



Nel dettaglio



Hanno risposto **Sì (sufficiente)** a questa domanda 31 partecipanti, di cui 17 Cantoni (ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, SG, TG, TI, VS, NE, GE), 1 partito (PS), 8 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (FART, RhB, SBW, SOB, SZU, TPF, TRN, VBZ) e altre 5 organizzazioni (CITraP, Pro Bahn Svizzera, UTP, RAILplus, transfair).

PS, UTP e Pro Bahn Svizzera, pur ritenendo sufficiente la concretizzazione proposta, osservano (come del resto anche le FFS) che non deve tuttavia derivarne un considerevole onere supplementare a carico dei GI, tale da causare possibili ritardi negli investimenti.

SBW suggerisce che i GI debbano comunicare proattivamente e in modo tempestivo l'esercizio dei diritti di partecipazione.

La SOB e Turbo AG sottolineano che la nuova regolamentazione dei diritti di partecipazione non deve però far sì che si rinunci alle procedure di consultazione previste presso le ITF secondo la prassi abituale in altri settori (progetti di massima, profili dei requisiti ecc.).

La concretizzazione dei diritti di partecipazione è ritenuta **IN PARTE** sufficiente da 9 partecipanti, di cui 2 Cantoni (BE, SH), 1 partito (UDC), 1 associazione mantello dell'economia (USAM), 4 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (FFS, Turbo AG, SBG, ZVV) e 1 ulteriore partecipante (città di Winterthur).

BE, SH, VD, UR, SO, NE e JU si rammaricano che nell'ordinanza non siano stati inseriti i diritti di partecipazione dei Cantoni.

Turbo AG chiede di definire più chiaramente il tipo di richieste che possono essere presentate dalle ITF o dai raccordati.

La VBG e la ZVV considerano la norma proposta un diritto d'informazione piuttosto che un diritto di partecipazione, come è invece previsto nella nuova base giuridica, e insieme alla città di Winterthur chiedono che gli investimenti pianificati e i piani d'investimento così come i diritti di partecipazione siano resi noti attivamente e con anticipo.

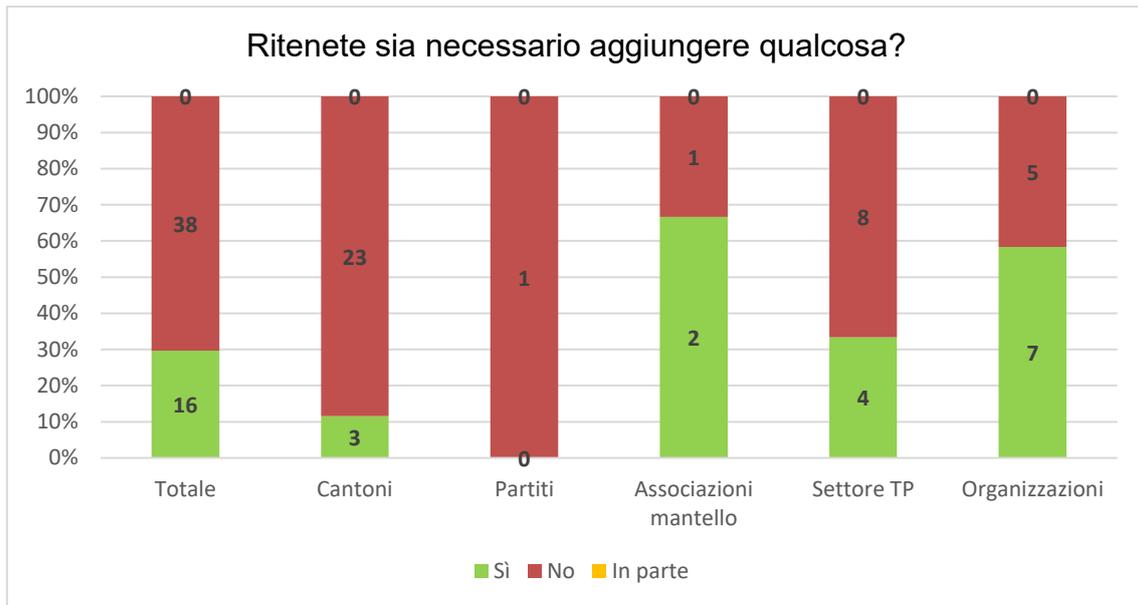
9 partecipanti rispondono **NO (non sufficiente)** alla domanda. Analogamente a UDC e USAM, anche economiesuisse, Cargo Forum Svizzera, CI CDS, RailCare, VAP, la Camera di commercio di BS e BL e sciencesuisse ritengono che i diritti di partecipazione dei soggetti autorizzati a richiedere l'accesso alla rete e dei caricatori per quanto concerne l'elaborazione dell'orario ufficiale debbano essere estesi anche alla gestione dei cantieri e delle perturbazioni dell'esercizio.

Domanda 6: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale



Prendono posizione nel merito di questa domanda 54 delle 80 risposte pervenute. Una minoranza (16 su 54) ritiene che vi sia qualcosa da aggiungere.



Nel dettaglio

NE, VD, AG, SO e UR così come il PS, le FFS, l'UTP, la BLS SA e transfair chiedono che i piani d'investimento dei GI non siano accessibili al pubblico senza restrizioni. In particolare, la BLS SA propone di consentire la consultazione tramite login da richiedere al SAT.

La FART raccomanda di tenere bassi i costi che potrebbero insorgere a carico dei GI a causa dei diritti di partecipazione supplementari.

Thurbo AG e la SOB chiedono che i GI siano tenuti a corrispondere un indennizzo nel caso in cui una chiusura non sia comunicata per tempo. Cargo Forum Svizzera vorrebbe che anche ai caricatori fosse concesso un indennizzo per i costi aggiuntivi legati al servizio sostitutivo e alle prestazioni chilometriche connesse con la deviazione e che anche a questi ultimi venissero riconosciuti diritti di partecipazione nella gestione dei cantieri, degli sbarramenti di tratta e nella tenuta del registro dell'infrastruttura.

La VAP, economiesuisse, scienceindustries e la Camera di commercio di BS e BL criticano il fatto che l'avamprogetto escluda l'esame di merito dei progetti d'investimento da parte della ComFerr.

La COMCO chiede che il diritto di partecipazione e il relativo coordinamento siano limitati alle sole interazioni necessarie per tale finalità.

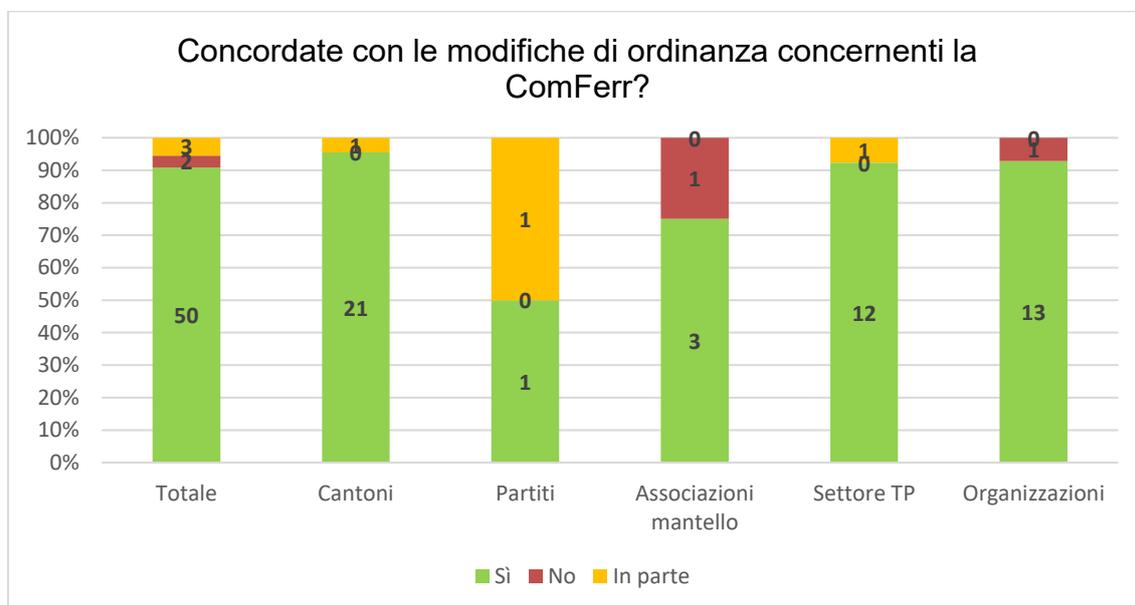


3.4 Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr)

Domanda 7: Concordate con le modifiche di ordinanza concernenti la ComFerr?

Tenore generale

Prendono posizione nel merito di questa domanda 55 delle 80 risposte pervenute. Una netta maggioranza (50 su 55) si dice d'accordo con il progetto di modifica relativo alla ComFerr, 2 criticano le modifiche di ordinanza e 3 si dichiarano parzialmente d'accordo.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Si** a questa domanda 55 partecipanti in tutto, di cui 21 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, JU), 1 partito (PS), 2 associazioni mantello dell'economia (USS, USAM), 12 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FART, RhB, SBW, SOB, SZU, Thurbo AG, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) e altre 13 organizzazioni (tra cui LITRA, VAP, UTP, transfair).

La maggior parte dei Cantoni e gli altri partecipanti che hanno risposto affermativamente a questa domanda accolgono con favore il potenziamento della CAF (ribattezzata ComFerr) o non hanno osservazioni al riguardo. NE fa notare che la ComFerr assumerà il ruolo non solo di autorità di regolazione ma anche di vigilanza.



IN PARTE d'accordo con le proposte per il potenziamento della CAF sono 3 partecipanti, di cui 1 Cantone (FR), 1 partito (UDC) e 1 rappresentante del settore dei trasporti pubblici (FFS).

FR teme oneri amministrativi e costi elevati e ritiene troppo alto l'emolumento orario massimo di 250 franchi.

Secondo il parere dell'UDC non sarebbe necessario trasferire molti compiti supplementari alla CAF, in quanto questa nella sua forma attuale è sottoposta a un carico di lavoro solo limitato.

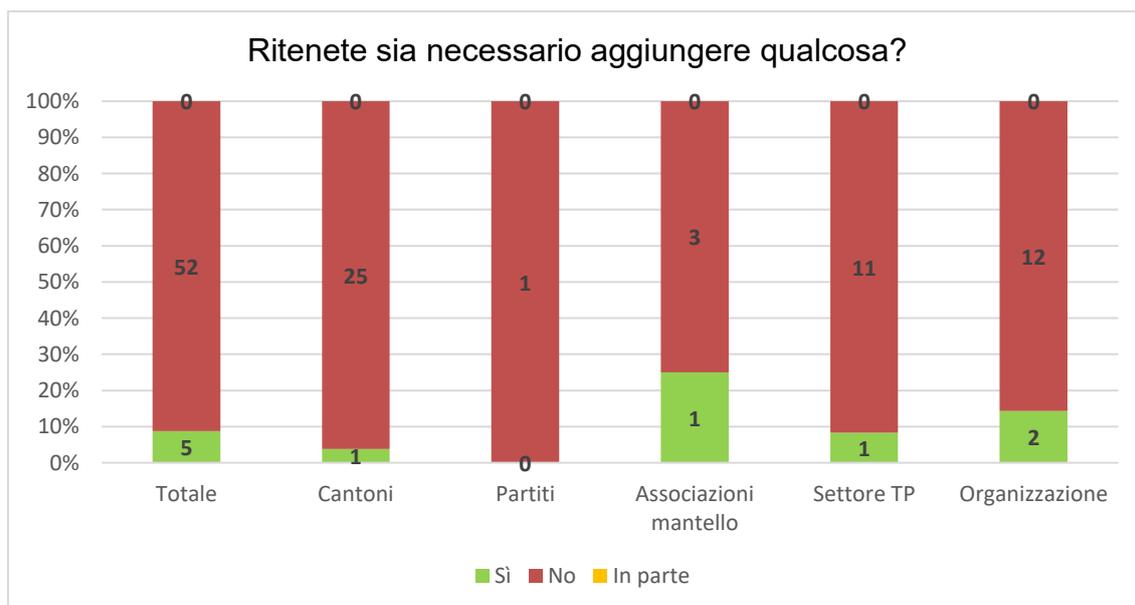
Le FFS criticano il fatto che la ComFerr decida definitivamente in caso di violazioni del diritto di partecipazione, rilevando che per legge in casi normali le sue decisioni possono essere impugnate tramite ricorso.

Hanno risposto **NO** a questa domanda 2 partecipanti, e cioè la SAB e l'AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung. Entrambi ritengono che la ComFerr abbia competenze insufficienti e che dovrebbe poter verificare anche il rispetto delle disposizioni sul servizio di base.

Domanda 8: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale

57 delle 80 risposte pervenute prendono posizione nel merito di questa domanda. La grande maggioranza (52 su 57) non ritiene che vi sia nulla da aggiungere in relazione alla ComFerr, a fronte di 5 partecipanti che hanno qualcosa da aggiungere.





Nel dettaglio

NE propone che i ricorsi siano analizzati dall'UFT prima di essere inoltrati alla ComFerr, ciò allo scopo di evitarle un sovraccarico di lavoro.

La BLS SA sarebbe favorevole a dotare la ComFerr di strumenti e possibilità per punire le violazioni delle regole o i comportamenti discriminatori da parte di aziende o altri enti interessati (mediante un ammonimento e, in seconda battuta, con sanzioni concrete fino all'imposizione di penali).

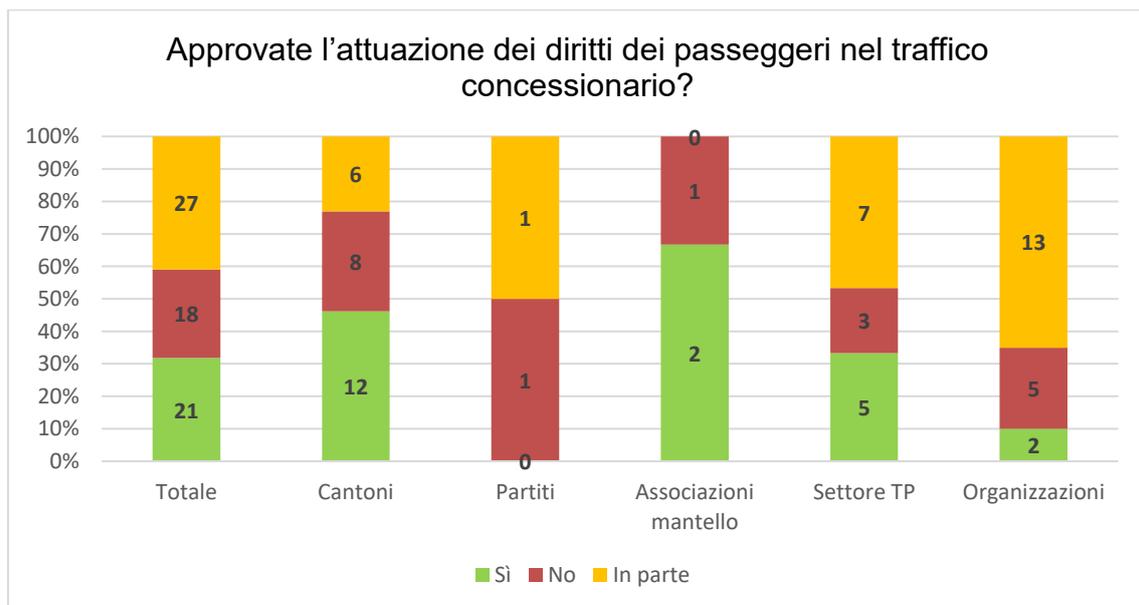
transfair richiama l'attenzione sul fatto che l'avvicinamento al diritto dell'Unione europea per ciò che concerne le condizioni d'impiego non deve significare anche un avvicinamento automatico a norme eventualmente più sfavorevoli dell'UE.

3.5 Diritti dei passeggeri

Domanda 9: Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico concessionario?

Tenore generale

66 pareri su 80 entrano nel merito di questa domanda. Di questi, 21 dichiarano di approvare l'attuazione dei diritti dei passeggeri nella forma attuale e 27 si dicono parzialmente d'accordo. 18 dei 66 pareri respingono la modalità di attuazione prevista.



Nel dettaglio



Hanno risposto **SI** a questa domanda 21 partecipanti, di cui 12 Cantoni (BE, UR, SZ, SO, SH, AR, GR, VD, VS, NE, GE, JU), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USAM), 5 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FART, RhB, SOB, TPF) e altre 2 organizzazioni (RAILplus, transfair).

BE, SH e SO ritengono l'attuazione corretta e adeguata nel contesto internazionale, mentre VD la giudica adeguata nel contesto generale del settore.

La BLS SA e la FART sottolineano l'importanza di una regolamentazione uniforme in seno al settore.

La RhB e RAILplus fanno notare che le ferrovie di montagna sono più frequentemente esposte a casi di forza maggiore.

TPF e Turbo AG evidenziano come l'obbligo d'informazione sugli orari e sulle condizioni per la tariffa più bassa non tenga adeguatamente in considerazione il numero in continua crescita delle offerte di biglietteria automatica, come per esempio l'app Fairtiq, in cui la tariffa più bassa viene calcolata solo in un secondo momento.

transfair pone l'accento sulla necessità di evitare che le imprese di trasporto (IT) compensino i costi aggiuntivi dovuti alle nuove disposizioni mediante tagli in altri comparti (personale), affermando che le risorse di personale e le misure per la formazione devono continuare a essere garantite. Specifica inoltre che, nel rispetto del diritto in materia di protezione dei dati, le IT dovrebbero poter analizzare le richieste di indennizzo per il prezzo del trasporto al fine di prevenire abusi.

Sono **IN PARTE** d'accordo con le proposte 6 Cantoni (ZH, FR, BS, BL, TG, TI), 1 partito (PS), 7 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (AutoPostale Svizzera SA, SZU, Turbo AG, transN, VBG, VBZ, ZVV) e altre 13 organizzazioni (ch-direct, FRC, LITRA, FPC, SWISSRAIL, UTP, ATA, acsi, CFC, Camera di commercio di BS e BL, Pro Velo, città di Winterthur e un soggetto privato).

Hanno risposto **NO** alla domanda 18 partecipanti, di cui 8 Cantoni (LU, OW, NW, GL, ZG, AI, SG, AG), 1 partito (UDC), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (MGB, SBW, FFS) e altre 5 organizzazioni (CITraP, Pro Bahn Svizzera, FUS, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung e un soggetto privato).

NW respinge in linea di massima l'attuazione dei diritti dei passeggeri.

FR, NW, BS e AI come pure transN temono elevati costi aggiuntivi che potrebbero riversarsi anche sui committenti.

TI chiede che siano forniti chiarimenti in merito alle tipologie di trasporto interessate dai diritti dei passeggeri e a compiti e responsabilità di ciascun attore.



PS, AutoPostale, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, LITRA, UTP, la città di Winterthur, SBW, FFS, MGB e Turbo AG criticano la distinzione tra il rimborso integrale del prezzo del trasporto a partire dal primo minuto in cui lo scopo del viaggio non può più essere soddisfatto e il pagamento di un indennizzo a partire da 60 minuti di ritardo. Inoltre, UR, PS, FPC, ATA, acsi, CFC, CITraP, transfair, Pro Bahn Svizzera e un soggetto privato ritengono troppo elevato l'importo minimo di 10 franchi per l'indennizzo e chiedono che venga abbassato (p. es. a 5 franchi). NE, la SAB, l'AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Pro Bahn Svizzera e la CITraP sarebbero favorevoli al pagamento di indennizzi a partire da ritardi minori. TransN, LU, la città di Winterthur e SBW criticano inoltre il diritto all'indennizzo in una catena di trasporti al termine della quale vi sia un ritardo accumulato di oltre 60 minuti se in un tratto si verifica soltanto un breve ritardo. La città di Winterthur, SBW e un soggetto privato chiedono che il ritardo al termine di un'intera catena non conferisca alcun diritto all'indennizzo.

AutoPostale, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, UTP, la città di Winterthur, SBW, FFS, MGB e Turbo AG auspicano che ai GI sia data la possibilità di analizzare i dati personali associati alle richieste di indennizzo per il prezzo del trasporto, allo scopo di prevenire abusi.

AutoPostale, SZU, transN, VBG, VBZ, VZZ, ch-direct, LITRA, UTP, la città di Winterthur, SBW, FFS, MGB, RhB, RAILplus, SOB e FUS chiedono che il diritto all'indennizzo decada nei casi di forza maggiore. FUS chiede inoltre che gli impianti a fune siano esclusi in linea di principio dalla norma sull'indennizzo.

La SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, AutoPostale, la città di Winterthur, SBW, MGB, RhB, FFS, Turbo AG, LITRA, UTP, RAILplus e transfair propongono di fissare al 1° luglio 2021 l'entrata in vigore dei diritti dei passeggeri.

FR suggerisce di precisare l'ordinanza specificando che le informazioni da fornire prima del viaggio devono essere messe a disposizione in formato elettronico. Diversi Cantoni mettono in dubbio l'utilità dell'obbligo d'informare nel grado di dettaglio prescritto. LU, ZG, SZ, SZU, VBG, VBZ, ZVV, la città di Winterthur e SBW sostengono inoltre che la disponibilità di posti, di carrozze letto e cuccette dovrebbe essere indicata esclusivamente nel traffico a lunga distanza. Vengono criticate da più parti anche altre informazioni da fornire prima del viaggio, come per esempio le attività che potrebbero interrompere il servizio di trasporto.

La SZU, VBG, VBZ, ZVV, AutoPostale, FFS, Turbo AG, UTP e ch-direct ritengono che il termine «sistemazione» nell'articolo 61a capoverso 2 lettera b dovrebbe essere preceduto dall'aggettivo «adeguata» qualora a causa del ritardo risulti necessario un soggiorno di una o più notti. Secondo Turbo AG, SOB, transN, LU, UR, OW, GL, ZG, SG e AG il diritto all'indennizzo non può essere esercitato soltanto nei confronti dell'IT che ha causato il ritardo e si dovrebbe prendere in considerazione una soluzione esclusivamente settoriale. AI e SO propongono di verificare la possibilità per il settore di creare un unico organismo sovraordinato incaricato del trattamento dei reclami su scala nazionale. CFC e SBW criticano la prescrizione secondo cui, in caso di ritardo, le IT sono tenute a offrire ai viaggiatori pasti e bevande. La CFC propone di applicare tale obbligo soltanto a partire da un ritardo di 120 minuti e con condizioni meno restrittive.



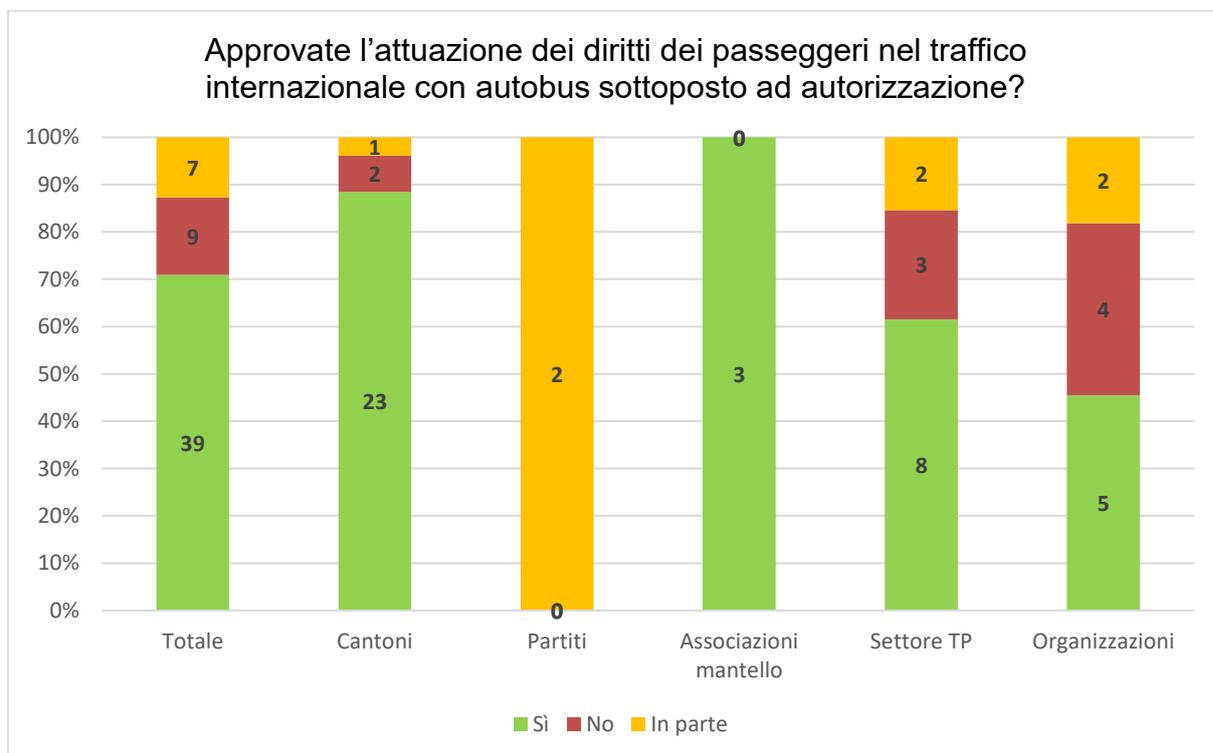
FPC e acsi chiedono che vengano recepiti i futuri diritti dei passeggeri che si trovano attualmente in fase di consultazione nell'UE.

Pro Velo chiede che sia previsto il rimborso anche dei biglietti per bici. La città di Winterthur e la SBW si augurano che dalla norma sul rimborso siano esclusi i titoli di trasporto al portatore, gli abbonamenti o le offerte fortemente scontate nel traffico locale e d'agglomerato.

Domanda 10: Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione?

Tenore generale

Prendono posizione su questa domanda 55 delle 80 risposte pervenute. Una grande maggioranza (39 su 55) approva l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione. 7 dei 55 pareri si dicono parzialmente favorevoli, mentre altri 7 si dichiarano contrari.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Sì** 39 partecipanti, di cui 23 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e



delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USAM), 8 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FART, RhB, SBW, SZU, VBG, VBZ, ZVV) e altre 5 organizzazioni (ATA, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Camera di commercio di BS e BL, RAILplus, transfair).

Nei loro pareri, la BLS SA e transfair chiedono che nel traffico concessionario e nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione valgano e siano applicate in linea di principio le stesse regole.

Sono **IN PARTE** favorevoli 7 partecipanti, di cui 1 Cantone (VD), 2 partiti (PS, UDC), 2 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (AutoPostale, transN) e altre 2 organizzazioni (Pro Bahn Svizzera, Pro Velo).

Hanno risposto **NO** 9 partecipanti, di cui 2 Cantoni (NW, AI), 3 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (FFS, SOB, Turbo AG) e altre 4 organizzazioni (LITRA, SWISSRAIL, UTP e un soggetto privato).

VD, AI e il PS criticano la distinzione tra ritardo alla partenza (traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione) e all'arrivo (traffico concessionario). FFS, SOB, Turbo AG, AutoPostale, LITRA, UTP, Pro Bahn Svizzera e un soggetto privato respingono in via generale la differenziazione operata nella norma sull'indennizzo. L'UDC ritiene che i diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus a lunga percorrenza debbano essere posti sullo stesso piano di quelli nel traffico aereo o ferroviario e chiede pertanto che tali questioni siano affrontate globalmente a livello concettuale e trattate separatamente.

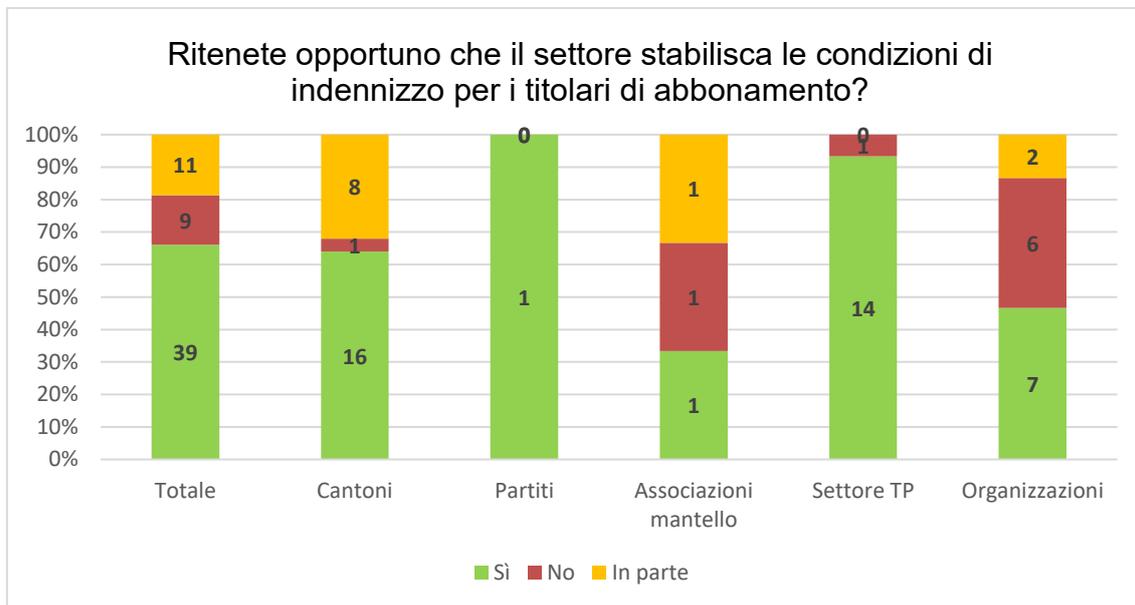
Pro Velo fa notare che la norma sul rimborso dovrebbe valere anche per i biglietti per bici e che le biciclette devono essere portate a destinazione anche se l'autobus non può proseguire la propria corsa a causa di un guasto e viene offerta la possibilità di continuare il viaggio su un percorso alternativo con veicoli sostitutivi.

AI suggerisce che in caso di ritardo per cause di forza maggiore la norma sull'indennizzo venga applicata al traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione alla stessa stregua del traffico concessionario.

Domanda 11: Ritenete opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento?

Tenore generale

Si esprimono concretamente in merito a questa domanda 59 partecipanti su 80. Una maggioranza (39 su 59) ritiene opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento. 11 si dichiarano parzialmente d'accordo con la proposta, mentre 9 formulano un giudizio negativo.



Nel dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 39 partecipanti, di cui 16 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, AG, TG, TI, GE, JU), 1 partito (PS), 1 associazione mantello dell'economia (USAM), 14 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FART, AutoPostale, RhB, SBW, FFS, SOB, SZU, Thurbo AG, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) e altre 7 organizzazioni (LITRA, FUS, SWISSRAIL, UTP, Camera di commercio di BS e BL, RAILplus, transfair).

UR, SZ e ZG non comprendono per quale motivo il settore debba poter stabilire le condizioni di indennizzo soltanto per gli abbonamenti. TG propone di non prevedere nessuna norma sull'indennizzo per gli abbonamenti.

Si dichiarano **IN PARTE** d'accordo 11 partecipanti, di cui 8 Cantoni (FR, SO, BS, BL, SH, AR, VD, NE), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere) e altre 2 organizzazioni (Pro Bahn Svizzera, ATA).

Diversi Cantoni ritengono sostanzialmente opportuna la proposta di far stabilire al settore le condizioni di indennizzo per gli abbonamenti. Alcuni temono però che le IT possano avere un interesse soltanto limitato a giungere in tempi rapidi a una soluzione uniforme e trasparente. Per tale ragione, vari Cantoni auspicano un atteggiamento proattivo da parte dell'UFT affinché le condizioni di indennizzo possano essere elaborate in tempo utile. NE vorrebbe che le direttive fossero fissate per iscritto direttamente nell'ordinanza, invece di essere stabilite dal settore, e propone di concedere l'indennizzo sotto forma di riduzione sul prezzo dell'abbonamento per il periodo successivo.

L'Unione delle città svizzere chiede due anni di tempo per stabilire le condizioni.



L'ATA ritiene che nella formulazione dell'ordinanza debba essere menzionato espressamente che le condizioni di indennizzo sono stabilite dal settore.

Hanno risposto **NO** alla domanda 9 partecipanti: 1 Cantone (NW), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 1 rappresentante del settore dei trasporti pubblici (MGB) e altre 6 organizzazioni (FRC, CITraP, FPC, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, acsi e un soggetto privato).

SAB e AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung sostengono che già oggi i titolari di abbonamento non sono trattati in modo adeguato dal settore e che quindi una soluzione settoriale non è la risposta adatta.

FRC e acsi auspicano di ricevere dal Consiglio federale linee guida più chiare per l'attuazione da parte del settore e chiedono inoltre che all'UFT sia concesso un maggiore diritto di partecipazione nella definizione delle condizioni di indennizzo. Anche secondo la FPC è necessario ampliare il diritto d'esame previsto per l'UFT nell'avamprogetto, consentendogli per esempio di verificare se i viaggiatori sono stati effettivamente indennizzati.

La FPC chiede una regolamentazione più semplice e chiara per i titolari di abbonamento.

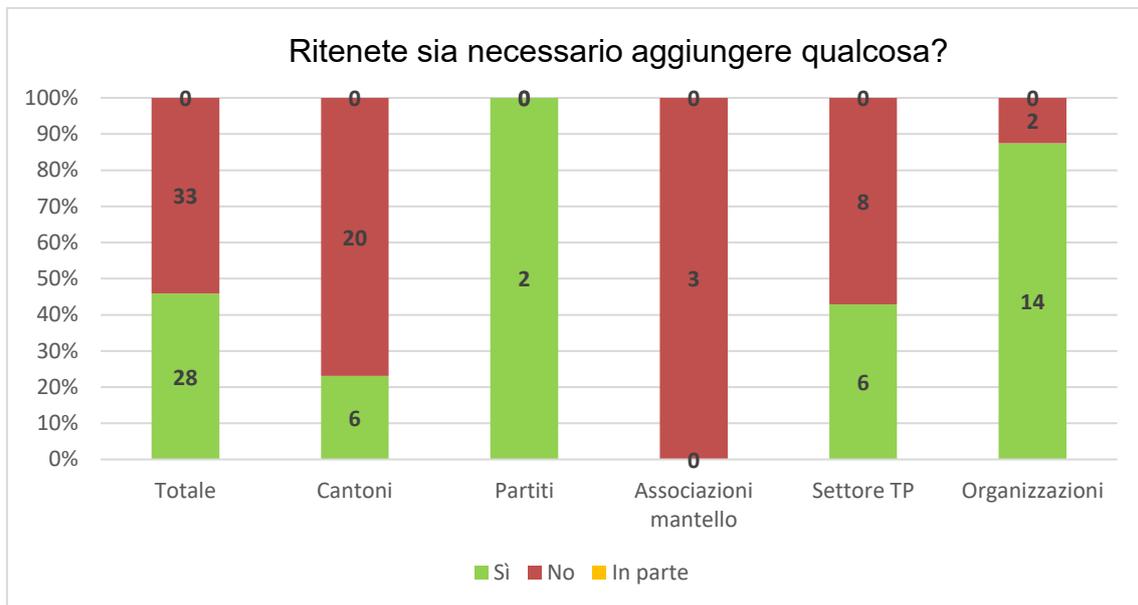
FPC e FRC vorrebbero inoltre che fosse riconosciuto un diritto di reclamo per le organizzazioni dei consumatori.

La CITraP e il PS chiedono che le condizioni quadro siano stabilite a livello legislativo e in modo tale che per la richiesta di indennizzo possano essere conteggiati tutti i ritardi subiti entro la durata di validità dell'abbonamento, a condizione naturalmente che l'indennizzo totale sia superiore all'importo minimo stabilito. Si intende così evitare che i titolari di abbonamento rimangano a mani vuote.

Domanda 12: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale

61 risposte su 80 hanno risposto a questa domanda. Poco meno della metà (28 su 61) ritiene sia necessario aggiungere qualcosa, a fronte di 33 partecipanti che non ritengono vi sia nulla da aggiungere.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Si** 28 partecipanti, di cui 6 Cantoni (LU, UR, SZ, ZG, SO, NE), 2 partiti (PS, UDC), 6 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (FART, MGB, AutoPostale, FFS, SOB, Thurbo AG) e altre 14 organizzazioni (tra cui LITRA, FUS, SWISSRAIL, VAP, UTP, ATA).

Poiché la necessità qui segnalata di aggiungere qualcosa è già stata menzionata in buona parte da altri partecipanti nelle risposte alle domande 9 e 11, diversi punti risultano già considerati nelle rispettive valutazioni.

Il PS, Thurbo AG e la SOB fanno notare che è stata totalmente esclusa dall'avamprogetto la questione dell'azione di rivalsa delle ITF nei confronti dei GI. Il PS ritiene inoltre che, a partire da un determinato ritardo o in caso di soppressione di un treno, le ITF dovrebbero essere tenute a offrire anche servizi sostitutivi. PS e ATA chiedono anche che vengano messe a disposizione migliori possibilità per il trasporto di biciclette al seguito e carrozzine, lamentando il fatto che l'ordinanza non fornisca ulteriori precisazioni in merito all'articolo della legge OIF. Auspicano poi che in occasione dei futuri acquisti di materiale rotabile si tenga maggiormente conto dello spazio per il trasporto di bagagli a bordo e che venga migliorato anche il deposito bagagli a breve termine nelle stazioni.

Pro Velo avanza richieste concrete in relazione all'offerta di posti per le biciclette su treni e autobus, nonché sollecita un miglioramento per quanto riguarda la situazione dei posteggi per bici nelle stazioni ferroviarie e degli autobus. Formula inoltre richieste relative al pass bici e reclama informazioni e statistiche migliori sul carico in proprio di biciclette su treni e autobus.

FRC chiede che l'UFT eserciti una sorveglianza sulla tecnologia impiegata per l'evasione delle richieste d'indennizzo, con particolare riguardo a un possibile abuso nell'utilizzo dei dati.



Per la Camera di commercio di BS e BL è importante che i diritti dei passeggeri non si spingano oltre un'armonizzazione funzionale con il diritto dell'UE e che non comportino un onere finanziario e amministrativo supplementare per le ITF svizzere.

Secondo l'UDC gli indennizzi per le deviazioni e i servizi su gomma sostitutivi del trasporto su rotaia sono disciplinati in misura insufficiente. Cargo Forum Svizzera, VAP e scienceindustries fanno notare che in generale i diritti dei clienti nel traffico merci non sono definiti in maniera adeguata e per questo auspicano una loro revisione totale al fine di migliorare la competitività del trasporto di merci per ferrovia.

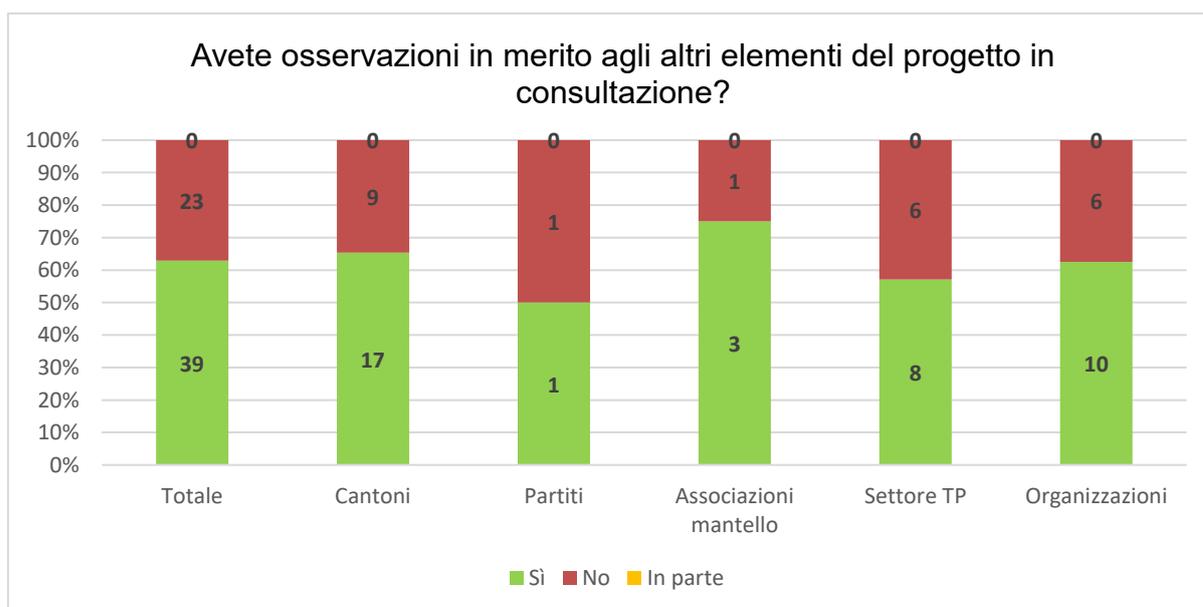
Altri 33 partecipanti non ritengono vi sia nulla da aggiungere.

3.6 Altre osservazioni:

Domanda 13: Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione?

Tenore generale

62 risposte su 80 hanno approfondito questa domanda. Di queste, 39 avanzano ulteriori osservazioni sul progetto in consultazione, a fronte di 23 pareri che invece non hanno altro da osservare.



Nel dettaglio



Hanno risposto **Si** a questa domanda 39 partecipanti, di cui 17 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, AG, TG, TI, VD, NE), 1 partito (UDC), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM), 8 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (SBW, FFS, SOB, SZU, Thurbo AG, VBG, VBZ, ZVV) e altre 10 organizzazioni (CI CDS, VAP, UTP, COMCO).

Diversi Cantoni non condividono la supposizione che i trasferimenti dagli aeroporti «integrino» l'offerta di trasporto. ZH, UR, TI, SBW, SZU, VBG, VBZ, ZVV e la città di Winterthur preferirebbero mantenere invariata la formulazione «non espongano a una sensibile concorrenza». Altri Cantoni (BE, LU, GL, SO, BS, BL, SG, AR, SG, AG, TG, VD, NE) e l'Unione delle città svizzere chiedono che anche per questi trasferimenti debba essere fornita la dimostrazione che si tratta di un'integrazione dell'offerta. La SOB e Thurbo AG chiedono che le domande di concessione per questa tipologia di trasporto siano sottoposte anche in futuro alle IT per parere.

FR ritiene che nella procedura di consultazione siano trattati troppi elementi diversi e che il rapporto esplicativo non consenta di valutare l'impatto effettivo delle modifiche. L'UDC vorrebbe che dal progetto fossero esclusi gli elementi che non hanno nulla a che vedere con l'infrastruttura ferroviaria.

economiesuisse, USAM, Cargo Forum Svizzera, CI CDS, RAILcare, VAP e scienceindustries auspicano una parità di trattamento tra caricatori e ITF per quanto riguarda gli indennizzi per deviazioni e servizi su gomma sostitutivi del trasporto su rotaia.

Analogamente a quanto già fatto da diversi partecipanti in relazione alle domande 3 e 4, FFS, UTP e COMCO si esprimono in questa sede in merito alla concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi nel trasporto di merci per ferrovia. Le FFS sono sostanzialmente contrarie all'inserimento di un articolo corrispondente nell'OTM, ritengono che le basi giuridiche siano insufficienti e chiedono la cancellazione dell'articolo, suggerendo in alternativa una modifica (cfr. domanda 4). La COMCO propone che l'obbligo di concessione dell'accesso non discriminatorio ai servizi sia applicato soltanto in quei settori del trasporto di merci per ferrovia nei quali esiste un monopolio naturale o di fatto o un'infrastruttura essenziale e il servizio viene quindi fornito da un unico offerente.

Le FFS segnalano inoltre che l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE³ non è stato interamente attuato e auspicano ulteriori spiegazioni in merito a una possibile attuazione completa.

L'UTP rileva che attualmente l'obbligo di segnalare le restrizioni ai richiedenti sussiste soltanto per i cantieri che rimangono aperti per più di sette giorni consecutivi; tuttavia, il traffico merci, in particolare, risulta fortemente condizionato da tali restrizioni anche quando i lavori sono effettuati in singoli giorni nell'arco di più settimane.

³ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, GU 343 del 14.12.2012, pag. 32.

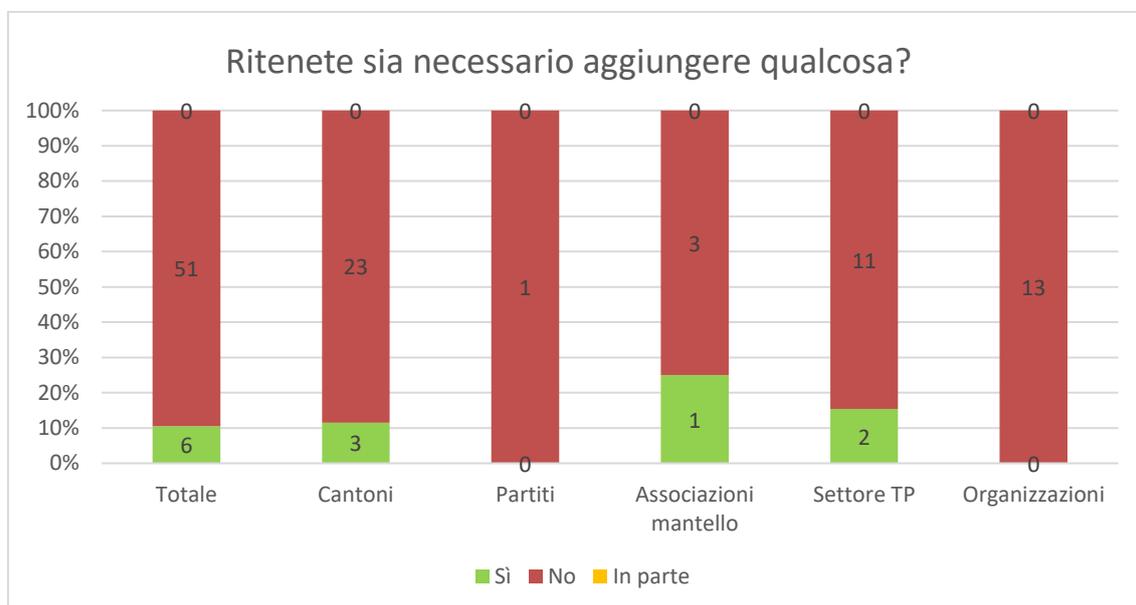


23 partecipanti dichiarano espressamente di non avere ulteriori osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione.

Domanda 14: Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Tenore generale

57 partecipanti su 80 hanno risposto a questa domanda. Di questi, 6 hanno ritenuto necessario aggiungere qualcosa mentre 51 non hanno segnalato alcuna esigenza in tal senso.



Nel dettaglio

Hanno risposto **Sì** a questa domanda 6 partecipanti, di cui 3 Cantoni (UR, ZG, NE), 1 associazione mantello dell'economia (USAM) e 2 rappresentanti del settore dei trasporti pubblici (BLS SA, FFS).

Le richieste di UR e NE e dell'USAM sono già state trattate più sopra nel presente rapporto. ZG fa notare che nel settore dei trasporti pubblici esiste un'enorme densità normativa che di riforma in riforma aumenta incessantemente da anni. Per tale ragione, in occasione di una prossima riforma, le pertinenti leggi e ordinanze dovrebbero essere esaminate criticamente e depurate da norme inutili.

La BLS AG rammenta che il collegamento di offerte del traffico a carri isolati e del trasporto combinato non è ammissibile, in quanto può causare una distorsione della concorrenza. Secondo il suo parere, non sarebbe neppure utile tenere bilanci separati in quanto la determinazione dei prezzi e l'attribuzione dei costi possono essere impostate diversamente. La ComFerr dovrebbe poter intervenire esplicitamente su questo fronte e disporre di possibilità di controllo, compresa l'imposizione di misure e sanzioni.



Le FFS si augurano che venga colmato un vuoto normativo concernente i parcheggi P+Rail e propongono inoltre che in futuro sia data la possibilità alle ITF di addebitare i costi per verifiche e approvazioni di impianti accessori.

Gli altri 51 partecipanti che si sono espressi in merito a questa domanda non ritengono che vi sia nulla da aggiungere.



Allegato 1: elenco dei pareri pervenuti, suddivisi per gruppi di interesse

Kantone / Cantons / Cantoni	
Abbreviazione	Denominazione estesa
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale	
Abbreviazione	Denominazione estesa
PLR. I Liberali	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
UDC	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro



Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	
Abbreviazione	Denominazione estesa
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Unione delle città svizzere	Unione delle città svizzere
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abbreviazione	Denominazione estesa
economiesuisse	economiesuisse
USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV) / Union patronale suisse (UPS) / Unione svizzera degli imprenditori (USI)
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Transportunternehmen / entreprises de transport / imprese di trasporto	
Abbreviazione	Denominazione estesa
AutoPostale	AutoPostale Svizzera SA
BLS	BLS SA
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
FFS	Ferrovie federali svizzere
MGB	Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
RhB	Ferrovia retica SA
SBW	Stadtbus Winterthur
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG	Regionalbahn Thurbo AG
TPF	Transport publics firbourgeois Traffic
transN	Transport Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetrieb Glatttal AG
VBZ	Kandersteg–Frutigen
Tarifverbände Schweiz / communautés tarifaires Suisse / comunità tariffarie in Svizzera	
Abbreviazione	Denominazione estesa
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abbreviazione	Denominazione estesa
ATA	Associazione traffico e ambiente
	Cargo Forum Schweiz
ch-direct	Trasporto diretto Svizzera
CI CDS	Comunità d'interesse del commercio al dettaglio Svizzera



CITraP	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
COMCO	Commissione della concorrenza
FPC	Fondazione per la protezione dei Consumatori
FRC	Fédération romande des consommateurs
FUS	Funivie Svizzere
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
PROSE	Eisenbahntechnik Prose AG
	railCare SA
SWISSRAIL	Swissrail Industry Association
traccia.ch	Traccia Svizzera SA
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
Altri (partecipanti spontanei)	
Abbreviazione	Denominazione estesa
	AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera
	Camera di commercio di BS e BL
	cemsuisse
	Centre Patronal
	Città di Winterthur
CFC	Commissione federale del consumo
	Pro Velo Svizzera
	RAILplus
	sciencesindustries
	transfair
	Andreas Gutweniger (persona privata)
	Reto Planta (persona privata)



Allegato 2: questionario relativo al progetto in consultazione dell'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF)

Servizio di assegnazione delle tracce

1. Le competenze e i compiti del Servizio di assegnazione delle tracce sono definiti in modo sufficientemente chiaro?
2. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Gestione di sistema

3. Ritenete sufficiente la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta?
4. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Diritti di partecipazione

5. Ritenete sufficiente la concretizzazione proposta dei diritti di partecipazione?
6. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr)

7. Concordate con le modifiche di ordinanza concernenti la ComFerr?
8. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Diritti dei passeggeri

9. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico concessionario?
10. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione?
11. Ritenete opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento?
12. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Altre osservazioni

13. Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione?
14. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?