



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti

Settembre 2016

Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)

Rapporto sui risultati della consultazione



INDICE

1	Situazione iniziale	3
1.1	Mandato	3
1.2	Svolgimento della consultazione.....	3
2	Posizione in generale.....	4
3	Analisi dei pareri in base al questionario	6
3.1	Obiettivi	6
3.2	Domande relative al servizio di assegnazione delle tracce (SAT)	9
3.3	Domande relative alla gestione di sistema	12
3.4	Domande relative ai diritti di partecipazione	16
3.5	Domande relative alla Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria	20
3.6	Domande relative ai diritti dei passeggeri	22
3.7	Altre domande	25
3.8	Altre osservazioni.....	26
	Allegato 1: Elenco dei partecipanti	30
	Allegato 2: Domande relative all'avamprogetto sull'organizzazione dell'infrastruttura (OIF)	34



1 Situazione iniziale

1.1 Mandato

Il 26 agosto 2015 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione sul progetto di organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF).

1.2 Svolgimento della consultazione

Il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione il 26 agosto 2015. Il termine per la presentazione dei pareri è stato prorogato, su richiesta dei Cantoni, dal 30 novembre 2015 al 31 gennaio 2016.

Sono stati interpellati 163 organismi, ossia i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e numerosi altri organismi (associazioni, imprese di trasporto, cerchie interessate). Altri 20 organismi hanno preso posizione di propria iniziativa o dopo aver chiesto e ottenuto la relativa documentazione.

Nell'insieme sono quindi stati coinvolti nella procedura di consultazione 183 organismi. Di questi, 103 hanno comunicato il proprio parere, mentre 80 non si sono pronunciati.

	Coinvolti	Pareri pervenuti
1. Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	27
2. Partiti politici (Assemblea federale)	12	5
3. Associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello dell'economia	8	3
5. Altri organismi	133	65
Totale	183	103

L'elenco completo dei partecipanti figura nell'allegato 1.



2 Posizione in generale

Situazione iniziale. Attualmente quasi tutte le imprese ferroviarie svizzere sono organizzate sotto forma di imprese integrate. L'infrastruttura è separata dal trasporto di persone e di merci dal punto di vista organizzativo e contabile, ma rientra comunque nella responsabilità generale delle imprese ferroviarie. Tale situazione cela il rischio che imprese di trasporto ferroviario terze siano discriminate nell'utilizzo dell'infrastruttura, nell'allestimento dell'orario o riguardo a progetti d'investimento minori. Il Consiglio federale intende ridurre il potenziale di discriminazione mediante una serie di misure proposte nel progetto OIF.

Questioni di fondo. L'obiettivo ultimo del progetto, ossia ridurre il potenziale di discriminazione nel traffico ferroviario, è condiviso dalla gran maggioranza dei partecipanti alla consultazione. Tuttavia, diversi fra i favorevoli lamentano la mancanza di una strategia unitaria per le misure proposte e molti sono contrari a una regolamentazione eccessiva, temendo un aumento dei costi per il sistema ferroviario; soprattutto i Cantoni chiedono maggiore trasparenza sui costi successivi e maggior diritto di parola su vari aspetti. La questione di fondo se in Svizzera vada conservato il sistema ferroviario integrato, come proposto dal Consiglio federale, è valutata in modo disomogeneo: fra i favorevoli, molti approvano esplicitamente il principio di ferrovia integrata, sottolineando le ottime prestazioni e l'ampio consenso di cui gode il trasporto pubblico in Svizzera; alcuni preferirebbero che le misure proposte nel progetto OIF avessero una portata minore, in modo da non compromettere soluzioni collaudate e amichevoli; altri si sarebbero invece aspettati passi più decisi verso una maggiore apertura al mercato e alla concorrenza, per contrastare con più efficacia i potenziali di discriminazione esistenti: a loro avviso, l'attuale organizzazione ferroviaria va rimessa in discussione e si sarebbe dovuto effettuare almeno un esame approfondito dei modelli di holding proposti, fra le altre cose, dal gruppo di esperti incaricato di analizzare il sistema ferroviario svizzero, o un esame approfondito della separazione completa fra infrastruttura e trasporti. Ancora oltre vanno le voci contrarie all'intero progetto: queste chiedono la separazione fra infrastruttura e trasporti e la costituzione di una società svizzera di gestione della rete; secondo loro, nel traffico viaggiatori e merci va introdotto un numero ben maggiore di elementi di mercato, in modo da ridurre sensibilmente i costi e aumentare l'efficienza del sistema ferroviario.

Servizio di assegnazione delle tracce e rafforzamento della Commissione d'arbitrato. Un ampio consenso hanno raccolto la trasformazione del servizio di assegnazione delle tracce (SAT) in un istituto della Confederazione e il rafforzamento della Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF; nuovo: RailCom); tuttavia, il rafforzamento della CAF ha suscitato reazioni contrastanti circa l'entità. Molti chiedono inoltre che le disposizioni di legge siano precisate. I compiti proposti per il SAT non incontrano l'unanimità: se per gli uni l'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura rientra chiaramente fra i compiti del SAT, per altri il trasferimento dell'incasso dalle FFS al SAT non apporta alcun vantaggio. Analoga è la situazione relativa all'allestimento dell'orario: gli uni vogliono che questo compito sia lasciato ai gestori dell'infrastruttura, mentre altri lo ritengono chiaramente di competenza del SAT ed escludono la possibilità che il servizio lo deleghi a terzi.



Gestioni di sistema. Notevole favore incontrano le gestioni di sistema nel settore infrastrutturale, in quanto consentono sviluppi standardizzati e aumentano l'interoperabilità dei sistemi. In vari pareri si chiede però di precisare le disposizioni giuridiche e di attribuire maggiori competenze alla CAF (nuovo: RailCom), in modo da impedire casi di discriminazione. Un largo consenso di massima è riscosso dagli strumenti previsti per le gestioni di sistema in questo settore (fra l'altro «management board»); la maggioranza ritiene tuttavia che la regolamentazione proposta vada precisata e i ruoli e le competenze meglio definiti. L'introduzione di gestioni di sistema nel traffico viaggiatori o in altri settori (ad es. tariffe, biglietteria) ha ottenuto riscontri contrastanti: i favorevoli le considerano in grado di aumentare l'efficienza e la soddisfazione del pubblico, e non pochi propongono di introdurle anche nel traffico merci; d'altro canto le proposte presentate nel progetto OIF sono ritenute ancora insufficientemente elaborate e poco chiari i costi consecutivi. A parere di tutti, la competenza non va comunque attribuita alla sola Confederazione, ma estesa ai committenti del traffico regionale e locale.

Diritti di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviario. Ampiamente condiviso è il principio di introdurre diritti di partecipazione alle decisioni dei gestori dell'infrastruttura relative agli investimenti. In numerosi pareri si chiede però di precisare le disposizioni di legge. Secondo molti vanno previsti analoghi diritti, sia per quanto concerne le decisioni relative agli investimenti che l'allestimento dell'orario, anche per i committenti del trasporto regionale e locale e per i caricatori nel traffico merci o per altri settori e gruppi. Vi è invece chi ritiene il diritto di partecipazione eccessivo, in particolare riguardo all'impugnabilità, e gli preferirebbe un diritto all'informazione, soprattutto per non ritardare gli investimenti. È anche stata messa in dubbio la praticabilità dei diritti proposti, specie per gli investimenti a breve e medio termine.

Estensione dei diritti dei passeggeri nel settore ferroviario e delle autolinee internazionali. Il Consiglio federale propone di estendere i diritti dei viaggiatori nel traffico ferroviario portandoli a un livello paragonabile a quello dell'UE. La maggioranza è contraria, per tutta una serie di motivi: si fa notare che, ad esempio in caso di ritardi, le imprese di trasporto ferroviario vengono già incontro ai passeggeri in modo semplice e spontaneo; si ritiene che la regolamentazione proposta sia poco chiara e che il progetto OIF debba concentrarsi sull'aspetto infrastrutturale; nella legge andrebbero in ogni caso previste espressamente delle eccezioni per il trasporto regionale e locale. Fra i favorevoli a un rafforzamento della posizione dei viaggiatori vi è chi auspica l'introduzione di analoghi diritti anche per la clientela del traffico merci. Largo consenso raccolgono un pari trattamento fra il traffico ferroviario internazionale e le autolinee internazionali e quindi l'estensione dei diritti dei passeggeri in quest'ultimo settore, per il quale però alcune voci ritengono insostenibile un aumento degli oneri.

Tassa di vigilanza Il progetto OIF prevede che le imprese di trasporto partecipino ai costi sostenuti dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) per la vigilanza sulla sicurezza. La proposta è per lo più respinta da tutti in quanto l'attività di vigilanza è ritenuta un compito generale dello Stato.



3 Analisi dei pareri in base al questionario

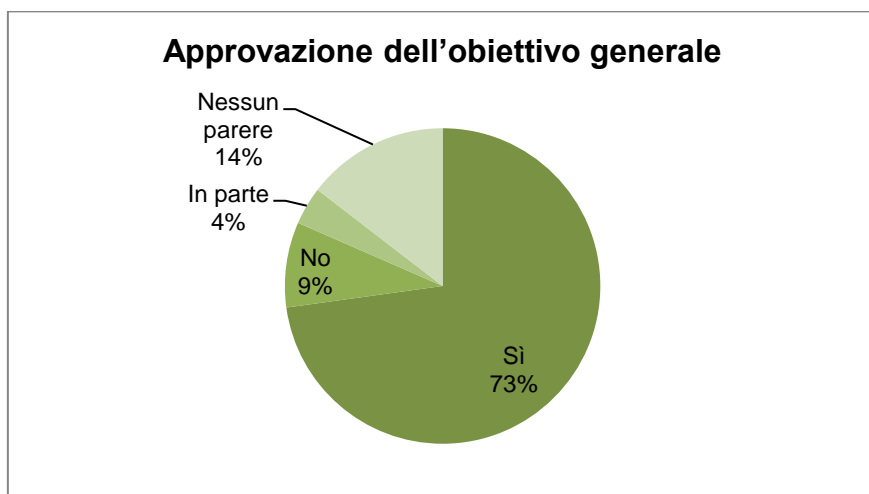
La documentazione del progetto posto in consultazione comprendeva un catalogo di 16 domande (v. allegato 2) sugli obiettivi e le misure. Oltre agli obiettivi stessi rivestono particolare importanza il SAT, le gestioni di sistema, i diritti di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviario, la CAF (nuovo: RailCom) e i diritti dei passeggeri. L'analisi dei pareri pervenuti è esposta di seguito conformemente alla struttura del questionario.¹

3.1 Obiettivi

Domanda n. 1: Approvate l'obiettivo generale di ridurre il potenziale di discriminazione?

In generale

Una risposta concreta a questa domanda è stata fornita in 88 casi su 103. La netta maggioranza (75 su 88) condivide fondamentalmente l'obiettivo generale del progetto, esprimendo però pareri contrastanti soprattutto sulla questione «sistema integrato versus separazione fra infrastruttura e trasporti». 4 partecipanti su 88 approvano in parte l'obiettivo, 9 su 88 lo respingono ritenendolo per lo più poco ambizioso.



In dettaglio

¹ 80 organismi coinvolti non hanno presentato alcun parere; altri non sono entrati nel merito di tutte le domande. I diagrammi comprendono tutti i 103 pareri pervenuti, anche quelli in cui non si risponde alla domanda.



Hanno risposto **SÌ** 75 partecipanti, ossia la CTP e 25 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 3 partiti (PPD, PLR, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 41 organismi (fra cui BLS AG, Infra Suisse, le associazioni dei consumatori della Svizzera francese (FCR) e italiana, LI-TRA, Autopostale Svizzera SA, diverse ferrovie private e società di navigazione, Pro Rail Svizzera, railCare SA, RAILplus SA, CAF, SVI, Traccia Svizzera SA, ATA, UTP).

La CTP e la maggior parte dei Cantoni lamentano la mancanza di una strategia unitaria che includa, oltre al progetto OIF, anche altre riforme (ad es. progetti di riforma del trasporto regionale e del traffico merci, mobility pricing); ciononostante condividono l'obiettivo generale del progetto, pur chiedendosi – e con loro l'Unione delle città svizzere – se l'abbattimento del potenziale teorico di discriminazione non comporti un aumento dei costi per il sistema e una riduzione delle capacità. RAILplus SA e diverse ferrovie private sono sostanzialmente a favore delle innovazioni, ma vorrebbero in parte limitarle alla rete a scartamento normale o escluderne la rete a scartamento ridotto. Una serie di partecipanti approva espressamente che il Consiglio federale resti fedele al modello della ferrovia integrata (BE, VD, PPD, PSS, SAB, USS, CostruzioneSvizzera, Infra Suisse, IG DHS, Autopostale Svizzera SA, diverse ferrovie private, railCare SA, RAILplus SA, transfair, ATA, UTP), altri deplorano invece questo fatto e chiedono una maggiore apertura al mercato e alla concorrenza nonché l'introduzione di un modello di holding o la completa separazione fra infrastruttura e trasporto (PLR.I Liberali, economiesuisse, USAM, BLS SA). Anche per il PPD va aumentata la concorrenza nell'esercizio. La CAF, dal canto suo, osserva che quanto più chiara sarà la separazione fra infrastruttura e trasporti, tanto minore sarà il potenziale di discriminazione. Secondo il Cantone SG, la problematica relativa alle ferrovie integrate resta irrisolta.

Concordano **IN PARTE** con l'obiettivo 4 partecipanti (Hupac Intermodal SA, FFS SA, SEV, Swissmem). La FFS SA e la SEV si dichiarano soddisfatte perché il Consiglio federale resta fedele al modello di ferrovia integrata; tuttavia, la prima chiede un riesame dell'impianto di diverse disposizioni, mentre per la seconda non sono necessarie modifiche radicali ma soltanto alcuni adeguamenti. Hupac Intermodal SA, invece, auspicherebbe un progetto più ambizioso e la separazione fra infrastruttura ed esercizio.

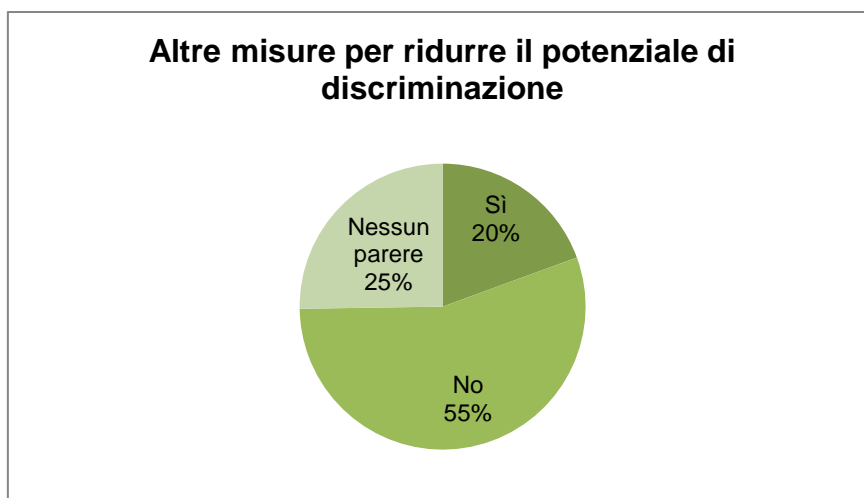
Hanno risposto **NO** 9 partecipanti, ossia 2 partiti (PBD, UDC) e 7 organizzazioni. Secondo il BDP, prima di procedere a modifiche andrebbe svolto un ampio dibattito sul servizio universale nel settore ferroviario. Le 8 organizzazioni ritengono che il progetto sia insufficiente e comprenda soltanto misure cosmetiche. Per i contrari le discriminazioni devono essere impedito e non soltanto ridotte, ragion per cui chiedono una ben maggiore liberalizzazione e apertura al mercato e alla concorrenza nel traffico viaggiatori e merci, nonché la separazione fra infrastruttura e trasporti. L'UDC e l'UP respingono il progetto affinché il Consiglio federale lo rielabori.



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

In generale

Si sono occupati concretamente di questa domanda 77 partecipanti su 103, di cui 20 hanno indicato ulteriori misure per ridurre il potenziale di discriminazione, mentre 57 non avevano altre misure da proporre.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** 20 partecipanti, ossia 2 Cantoni (FR, SG), 2 partiti (UDC, PLR), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM) e altri 14 organismi. Per il Cantone FR, dotando Traccia Svizzera SA di maggiori competenze, è possibile ridurre il potenziale di discriminazione anche con il sistema attuale. Secondo il Cantone SG, il rischio di discriminazioni permane per i Cantoni nel loro ruolo di committenti del trasporto regionale e per i caricatori nel traffico merci. Una serie di partecipanti ritiene che un mezzo efficace per evitare discriminazioni sia l'adozione della struttura di holding o la separazione fra infrastruttura ed esercizio (PLR.I Liberali, BLS SA, Hupac Intermodal SA, COMCO). Diversi favorevoli chiedono una maggiore liberalizzazione nel trasporto di viaggiatori e di merci e in particolare l'adozione di gestioni di sistema nel traffico merci (UDC, economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, FRS, VAP, VSMR). L'USAM ritiene problematico che la Confederazione sia nel contempo proprietaria (FFS SA, azionista BLS SA) e autorità di regolazione e chiede che gli organi regolatori e pianificatori siano indipendenti dalle ferrovie. La CAF dichiara che la legislazione ferroviaria deve essere sostanzialmente eurocompatibile, in particolare riguardo all'assegnazione delle tracce e all'autorità di vigilanza (CAF, ossia RailCom). Vari partecipanti considerano problematica una delega dell'allestimento dell'orario dal SAT alle FFS e preferirebbero che questo compito venisse svolto da un organo indipendente (BLS SA, SOB, COMCO, ATA); secondo l'ATA potrebbe incaricarsene l'UFT.



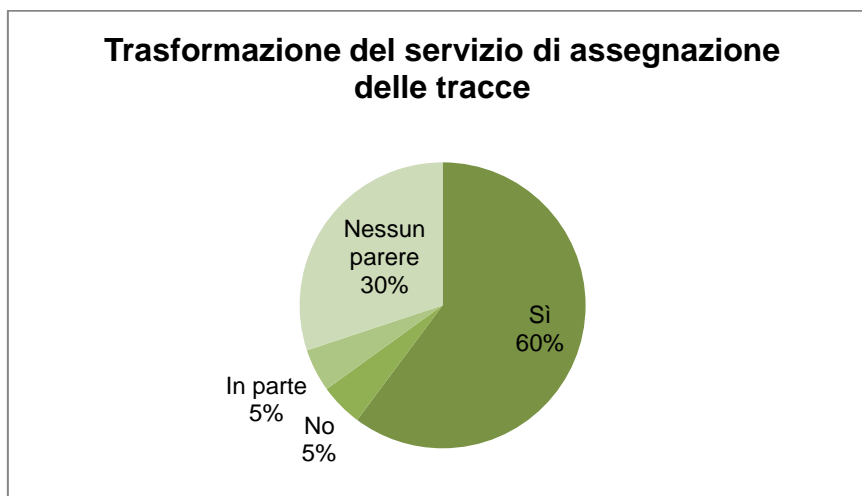
Hanno risposto **NO (nessun'altra misura)** 57 partecipanti, ossia la CTP, 21 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 2 partiti (PPD, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USS) e altri 30 organismi (fra cui CostruzioneSvizzera, IG DHS, Autopostale Svizzera SA, numerose ferrovie private e imprese di navigazione, FFS SA, SVI, UTP).

3.2 Domande relative al servizio di assegnazione delle tracce (SAT)

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

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 72 partecipanti su 103. La netta maggioranza (62 su 72) condivide l'orientamento di fondo delle proposte relative al SAT, ma numerose sono le richieste di limitazioni e precisazioni. 5 su 72 approvano solo in parte le proposte del Consiglio federale, 5 le respingono.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** 62 partecipanti, ossia la CTP e 22 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 partiti (PPD, PLR.I Liberali, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS) e altri 33 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, CostruzioneSvizzera, Cargo Forum, LITRA, UTP, IG DHS, diverse ferrovie private, Traccia Svizzera SA, ATA, COMCO). Nonostante l'approvazione di fondo, molti pareri contengono tuttavia obiezioni e richieste di precisazioni.



Notevole consenso ha ottenuto l'obiettivo di ridurre il potenziale di discriminazione. Anche il proposito di attribuire al SAT la competenza per la sola rete a scartamento normale, e non pure per la rete a scartamento ridotto, è generalmente condiviso. La stragrande maggioranza è altresì a favore della trasformazione del SAT in un istituto della Confederazione e di un'organizzazione possibilmente snella e efficiente. Secondo la CTP e quasi tutti i Cantoni favorevoli, oltre all'assegnazione non discriminatoria delle tracce, al SAT va affidato anche l'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura, mentre per gli stessi Cantoni la pianificazione delle tracce e l'allestimento dell'orario della rete vanno lasciati ai gestori dell'infrastruttura; del medesimo avviso sono anche altri partecipanti, che auspicano inoltre un'estensione delle competenze dell'autorità di vigilanza (GE, RailCom, SVI). Non pochi ritengono che per ridurre il potenziale di discriminazione andrebbe ulteriormente rafforzata, ed eventualmente stabilita per legge, l'indipendenza del SAT dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese di trasporto (GL, economiesuisse, USS, CostruzioneSvizzera, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP); secondo altri invece, se sarà completamente indipendente, il suo consiglio d'amministrazione difficilmente potrà disporre delle necessarie competenze tecniche (BE, Autopostale Svizzera SA, UTP). Il PSS chiede che le regioni linguistiche siano adeguatamente rappresentate. Diversi partecipanti esigono in modo esplicito che l'allestimento dell'orario sia effettuato dal SAT e sono contrari al modello secondo cui il Servizio può delegarlo ai gestori dell'infrastruttura (PLR.I Liberali, UPSA, ASTAG, BLS SA, Cargo Forum Schweiz); analoghe riserve giungono anche dalla CAF (nuovo: RailCom) secondo la quale, qualora venisse attuato questo modello, la RailCom andrebbe investita della vigilanza sui compiti delegati dal SAT a terzi e della facoltà di imporre le misure del caso. Alcuni partecipanti ritengono che il modo migliore per impedire discriminazioni è separare del tutto l'infrastruttura dall'esercizio o costituire una società svizzera di gestione della rete, il che consentirebbe anche di rinunciare al SAT (ASTAG, UPSA, UP, VSMR).

Concordano **IN PARTE** con le proposte relative al SAT 5 partecipanti, ossia 1 associazione mantello dell'economia (ACS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere) e altri 3 organismi (RAILplus SA, RhB e Thurbo AG). L'Unione delle città svizzere è contraria a un'estensione delle competenze del SAT, mentre la Thurbo AG preferirebbe limitarla alle situazioni di conflitto. RhB ritiene eccessivo l'obbligo di pubblicare i piani d'investimento dei gestori dell'infrastruttura.

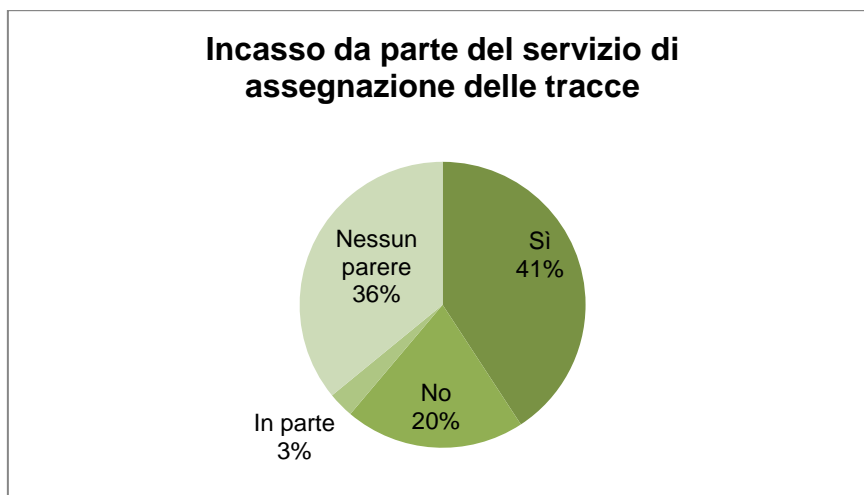
Hanno risposto **NO** 5 partecipanti, ossia 1 Cantone (FR), 1 partito (BDP) e altri 3 organismi (Appenzeler Bahnen AB, Hupac Intermodal SA, FFS SA). Secondo il Cantone e la FFS SA non vi è nulla da eccepire circa l'operatività dell'attuale SAT. La FFS SA non ritiene necessario creare un terzo istituto statale che si occupi di assegnazione delle tracce oltre all'UFT e alla CAF (nuovo: RailCom); senza contare che a suo avviso la nuova disciplina e i ruoli non sono sufficientemente chiari. Il BDP, alla luce della creazione della RailCom, è contrario alla nazionalizzazione di Traccia Svizzera SA, mentre Hupac Intermodal SA preferirebbe la costituzione di una società svizzera di gestione della rete; rispetto alla situazione odierna, le proposte relative al SAT sono tuttavia ritenute un miglioramento.



Domanda n. 4: Condividete il previsto trasferimento dell'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura al servizio di assegnazione delle tracce?

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 66 partecipanti su 103. La maggioranza (42 su 66) approva il trasferimento al SAT dell'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura, purché non causi un aumento dell'onere. 3 partecipanti concordano in parte con la proposta del Consiglio federale, 21 la respingono poiché secondo loro non apporta alcun vantaggio.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 42 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 2 partiti (PPD, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 1 associazione mantello dell'economia (USAM) e altri 16 organismi (fra l'altro CAF e COMCO). L'approvazione è però subordinata in un gran numero di casi alla condizione che l'onere non aumenti, in generale o per i Cantoni ovvero sia per i committenti. Diversi Cantoni chiedono che al SAT siano trasferite anche le relative risorse esistenti in seno ai gestori dell'infrastruttura. Alcuni partecipanti osservano che il trasferimento dell'incasso al SAT è conforme alle direttive dell'UE e aumenta l'accettazione del Servizio da parte delle imprese di trasporto europee (CostruzioneSvizzera, usic). Il Cantone SG rileva che l'incasso è un compito che spetta alle autorità; anche l'IG DHS e la railCare SA sottolineano che tale attività rientra chiaramente fra i compiti che il SAT è chiamato a svolgere come istituto della Confederazione, pur concedendo che l'attuale riscossione dei canoni da parte dei gestori dell'infrastruttura non dà luogo a critiche.

Concordano **IN PARTE** con la nuova regolamentazione 3 partecipanti, ossia 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse) e 1 altro organismo (SOB). A loro avviso, la riorganizzazione non deve causare un aumento dei costi.



Hanno risposto **NO** 21 partecipanti, ossia 2 Cantoni (FR, VD), 1 partito (PLR.I Liberali) e altri 18 organismi (fra cui BLS SA, Cargo Forum Schweiz, Hupac Intermodal SA, diverse ferrovie private, FFS SA, Traccia Svizzera SA, UTP). A loro avviso, le nuove modalità d'incasso sono più complicate e dispendiose e non apportano alcun vantaggio. Alcuni partecipanti osservano che al momento dell'assegnazione delle tracce il SAT non dispone dei dati necessari per l'incasso (Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR).

3.3 Domande relative alla gestione di sistema

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

In generale

In merito a questa domanda si sono espressi 70 partecipanti su 103. La netta maggioranza ritiene sufficienti o approva le proposte relative alla concretizzazione delle gestioni di sistema (53 su 70). Le proposte sono invece respinte da 17 partecipanti su 70, di cui 15 le considerano insufficienti e 2 eccessive.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì (sufficiente)** 53 partecipanti, ossia la CTP e 22 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 partiti (PPD, PLR.I Liberali, PSS, PBD), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 22 organismi (fra cui LITRA, AutoPostale Svizzera SA, diverse ferrovie private, SSIC, SEV, CAF, transfair, UTP).



Le gestioni di sistema nel settore infrastrutturale riscuotono notevole favore. Molti partecipanti vincolano però il proprio consenso alla richiesta esplicita che ne risulti una maggiore efficienza e trasparenza (CTP, i Cantoni favorevoli, SAB, USAM, Infra Suisse, LITRA, Pro Rail Svizzera, SSIC, VSG). Secondo la CTP e la maggior parte dei Cantoni favorevoli occorre valutare di caso in caso se per le gestioni di sistema sia più efficiente prevedere soluzioni settoriali o un mandato dell'ente pubblico. Diversi Cantoni (BE, BS, BL, AG, SG, TI, GE) sottolineano che le gestioni di sistema nel settore infrastrutturale non devono portare a situazioni di quasi monopolio. Per il PSS e la BLS SA è importante che i singoli contratti regolino la materia in modo preciso e completo.

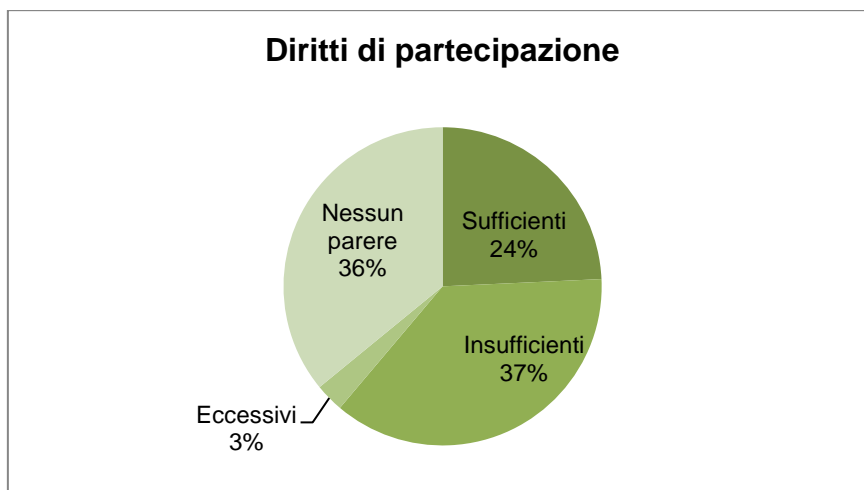
Hanno risposto **NO (insufficiente, eccessiva)** 17 partecipanti. Le proposte sono ritenute **insufficienti** da 15 partecipanti, ossia da 1 Cantone (FR) e 14 organismi (CostruzioneSvizzera, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, Hupac Intermodal SA, IG DHS, railCare SA, SVI, tpg, usic, VAP, ATA).

Più voci chiedono che alla RailCom sia attribuita la competenza di poter verificare i contratti prima della loro conclusione (ex ante) (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, Hupac Intermodal SA). Secondo vari pareri la disciplina giuridica va precisata, in particolare riguardo ai requisiti per l'assunzione della gestione di sistema (IG DHS, Hupac Intermodal SA, railCare SA, ATA). 2 contrari su 17 giudicano **eccessive** le proposte del Consiglio federale (Unione delle città svizzere, FFS SA). La FFS SA respinge in particolare l'obbligo di pubblicare i contratti.

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

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 66 partecipanti su 103. Una minoranza (25 su 66) ritiene sufficienti i diritti di partecipazione proposti in merito all'assegnazione delle gestioni di sistema. La maggioranza (41 su 66) è di altro avviso: le proposte sono considerate insufficienti da 38 su 66 ed eccessive da 3 su 66.





In dettaglio

Hanno risposto **Sì (sufficiente)** 25 partecipanti, ossia 4 Cantoni (BE, VS, VD, GE), 4 partiti (PBD, PPD, PLR, I Liberali, PSS), 1 associazione mantello dell'economia (USS) e altri 16 organismi (fra cui BLS SA, Autopostale Svizzera SA, diverse ferrovie private, RAILplus SA, FFS SA, ATA, UTP). I Cantoni BE, VS e GE sottolineano l'importanza che anche i Cantoni e i committenti abbiano voce in capitolo. Altri partecipanti chiedono che il settore del trasporto pubblico sia adeguatamente rappresentato nei management board (PSS, Autopostale Svizzera SA, RAILplus SA, UTP). La FFS SA è favorevole alla costituzione di management board per le gestioni di sistema, ma ritiene che il numero dei membri vada contenuto entro termini ragionevoli.

Hanno risposto **NO (insufficiente, eccessiva)** 41 partecipanti. Le proposte sono ritenute **insufficienti** da 38 partecipanti, ossia la CTP, 19 Cantoni (LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, JU), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse) e altri 16 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, Hupac Intermodal SA, IG DHS, CAF, Traccia Svizzera SA, VAP).

Secondo la CTP, i Cantoni e l'Unione delle città svizzere, il diritto di partecipazione va esteso ai Cantoni ovvero ai committenti del trasporto regionale e locale, visto che partecipano al finanziamento dell'infrastruttura (attraverso il FIF) e dei trasporti. In vari casi si chiedono disposizioni di legge precise affinché risultino chiari i compiti e i ruoli di tutte le parti in causa – non da ultimo quelli dell'UFT e dell'autorità di ricorso – (economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, Hupac Intermodal SA, IG DHS, railCare SA, CAF, Traccia Svizzera SA). Diversi partecipanti ritengono che l'UFT debba definire con chiarezza nei relativi contratti i punti principali delle gestioni di sistema (in particolare l'indennità) (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR).

3 contrari su 41 considerano le proposte **eccessive** (USAM, CostruzioneSvizzera, Infra Suisse). L'USAM teme che i diritti di partecipazioni causino un aumento massiccio degli oneri. CostruzioneSvizzera e la Infra Suisse giudicano troppo dispendiosa una competenza suddivisa fra l'UFT e l'autorità di ricorso e chiedono in generale di prevedere il solo obbligo d'informazione anziché il diritto di partecipazione.

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

In generale

Hanno risposto a questa domanda 72 dei 103 partecipanti. Quasi la metà (34 su 72) è favorevole a gestioni di sistema nel settore del trasporto di viaggiatori, ritenendo che aumentino l'efficienza e l'interoperabilità. 16 partecipanti su 72 sono in parte a favore e indicano alcuni punti che a loro avviso



vanno chiariti. Sono contrari 22 su 72, fra cui molti considerano le proposte ancora insufficientemente elaborate.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ (positiva)** 34 partecipanti, ossia 3 Cantoni (LU, VD, TI), 2 partiti (PBD, PLR.I Liberali), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 26 organismi (fra cui UPSA, ASTAG, Cargo Forum Schweiz, UP, IG DHS, Litra, la maggior parte delle ferrovie private, VAP, UTP).

I tre Cantoni favorevoli ritengono opportuno introdurre le gestioni di sistema anche nel settore del traffico viaggiatori, ma si aspettano un coinvolgimento dei Cantoni in qualità di committenti. In diversi sperano in un aumento della competitività e dell'efficienza grazie a tali gestioni nel traffico viaggiatori o per sistemi tecnologici (PLR.I Liberali, USAM, Cargo Forum Schweiz, LITRA, IGöV, Autopostale Svizzera SA). Secondo vari partecipanti, va incluso anche il traffico merci (PLR.I Liberali, economiesuisse, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP, VSMR). Alcuni preferirebbero che le gestioni di sistema fossero organizzate in primo luogo dal settore e tutt'al più in via sussidiaria dalla Confederazione (Costruzione-Svizzera, Pro Rail Svizzera, Thurbo AG, UTP). L'UTP è contraria all'affidamento di gestioni del genere a terzi esterni al settore, mentre IG DHS, railCare SA e le Appenzeller Bahnen accolgono con favore questa possibilità.

Sono **IN PARTE** a favore (**posizione non univoca**) 16 partecipanti, ossia 6 Cantoni (BE, UR, FR, BS, BL, AR), 2 partiti (PPD, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB) e altri 7 organismi (DB/EBV, CAF, SVI e 3 imprese di navigazione: SBS AG, SGV AG, URh). Le imprese di navigazione ritengono opportuno uniformare il settore della distribuzione e delle tariffe, ma respingono l'affidamento di gestioni di sistema a terzi esterni al settore. Per il SAB un incarico di gestione di sistema entra in linea di conto soltanto se connesso a un netto aumento dell'efficienza e della trasparenza. La CAF chiede un esame approfondito dell'opportunità di gestioni del genere sia nel traffico viaggiatori sia merci.



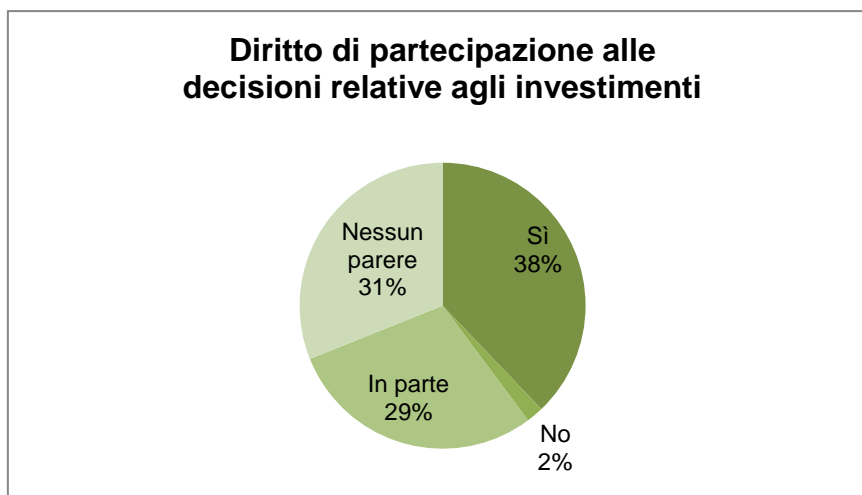
Hanno risposto **NO (negativa)** 22 partecipanti, ossia la CTP e 16 Cantoni (ZH, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere) e altri 4 organismi (Comitato del San Gottardo, FFS SA, SOB, VBZ). I Cantoni contrari, le organizzazioni cantonali e l'Unione delle città svizzere ritengono che le proposte non presentino il grado di elaborazione necessario per potervi entrare nel merito; inoltre, osservano che non è previsto alcun diritto di parola per i Cantoni, ovvero i committenti, e che le conseguenze finanziarie non sono chiare: a loro avviso, le gestioni di sistema nel traffico viaggiatori vanno meglio definite d'intesa con i Cantoni, ossia i committenti. La FFS SA e le VBZ ritengono inappropriato e prematuro disciplinare la questione in un progetto dedicato all'infrastruttura; la FFS SA non comprende inoltre perché si abbandoni il principio di sussidiarietà.

3.4 Domande relative ai diritti di partecipazione

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

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 71 partecipanti su 103. In 39 hanno risposto affermativamente; molti auspicano però precisazioni o complementi. L'introduzione è parzialmente condivisa da 30 partecipanti, molti dei quali vorrebbero limitarla al solo diritto d'informazione. In 2 casi i diritti di partecipazione proposti vengono respinti.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 39 partecipanti, ossia 3 Cantoni (FR, SG, VD), 4 partiti (PBD, PPD, PLR.I Liberali, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle



città svizzere), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 27 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, BLS SA, Cargo Forum Schweiz, diverse ferrovie private, SEV, CAF, Traccia Svizzera SA, UTP).

I Cantoni SG e VD e l'Unione delle città svizzere chiedono di prevedere nella legge anche una partecipazione dei Cantoni, ossia dei committenti. PLR.I Liberali preferirebbe fosse adottata una struttura di holding e considera perciò le proposte come il minimo indispensabile. Il PPD approva l'estensione dei diritti di partecipazione, ma li ritiene impraticabili per le decisioni d'investimento a breve termine. Da più parti giunge la richiesta di analoghi diritti per il traffico merci e in particolare per i gestori di binari di raccordo (fra l'altro USAM, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSRM). Secondo la CAF andrebbero disciplinati nella legge i principi riguardo ai contenuti dei diritti e alla relativa procedura. L'UTP e Autopostale Svizzera SA accolgono con favore i diritti di partecipazione proposti, precisando però di includervi il diritto di codecisione.

L'introduzione prevista è ritenuta **IN PARTE** appropriata da 30 partecipanti, ossia dalla CTP, da 20 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU) e da altri 9 organismi (fra cui LITRA, FFS SA, SSIC, SOB, tpg).

La CTP, i Cantoni (ad eccezione di BE) e la SSIC preferirebbero l'introduzione del solo obbligo d'informazione per i gestori dell'infrastruttura; se sanciti, i diritti di partecipazione andrebbero concessi a loro avviso (compreso BE) anche ai Cantoni, ossia ai committenti: molti Cantoni e la Conferenza stessa sconsigliano però di prevedere la possibilità di adire un'autorità di ricorso in materia. Anche LITRA vorrebbe fosse applicato il solo obbligo d'informazione, per lo meno per i progetti a breve e medio termine; di analogo parere è la FFS SA, che non ritiene opportuno accordare diritti di partecipazione per i progetti a breve e medio termine e auspica una limitazione dei diritti d'informazione in diversi punti. Secondo RAILplus SA non sono necessari strumenti supplementari per le ferrovie a scartamento ridotto.

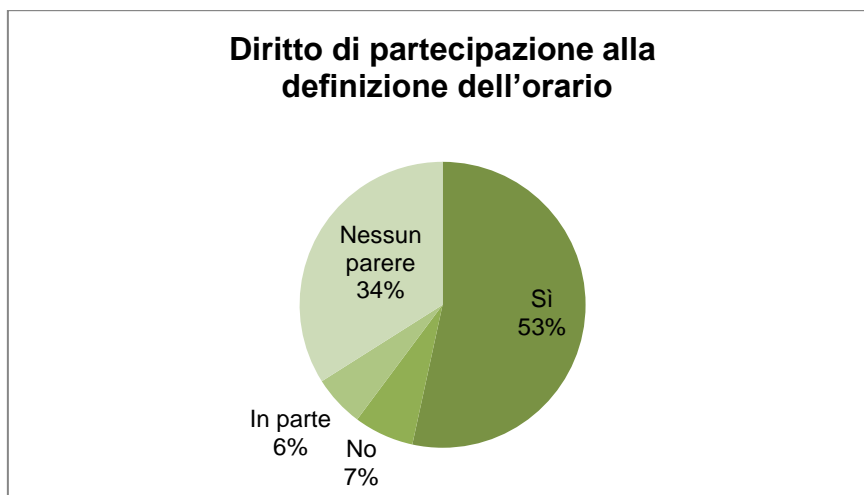
Hanno risposto **NO** 2 partecipanti (Infra Suisse, MGB). Per la Infra Suisse i diritti di partecipazione vanno assolutamente limitati ai soli diritti d'informazione. Secondo MGB nel settore delle ferrovie a scartamento ridotto non occorrono diritti di partecipazione né l'obbligo di pubblicare i progetti infrastrutturali.



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

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 68 partecipanti su 103. La gran maggioranza (55 su 68) sostengono l'introduzione di diritti di partecipazione nella definizione dell'orario; molti pongono però la condizione che le procedure non ne risultino allungate. 6 partecipanti su 68 concordano parzialmente con le proposte, 7 su 68 le respingono.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** 55 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 3 partiti (PBD, PLR.I Liberali, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 26 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, BLS SA, Cargo Forum Schweiz, UP, diverse ferrovie private, CAF, SEV, Traccia Svizzera SA, UTP).

La CTP e la maggior parte dei Cantoni favorevoli ritengono sia giusto introdurre diritti di partecipazione nella definizione dell'orario a patto che le priorità nell'assegnazione delle tracce non ne vengano alterate e le procedure allungate. Secondo vari Cantoni deve inoltre essere possibile – soprattutto nel traffico merci – coinvolgere solo le imprese di trasporto ferroviario o le associazioni prescelte. Per diversi partecipanti i diritti di partecipazione vanno concessi anche ai gestori di binari di raccordo (cfr. domanda n. 8). Hupac Intermodal SA è dell'avviso che la partecipazione debba avere per oggetto anche la tutela della ripartizione delle capacità originariamente prevista fra traffico viaggiatori e merci. Traccia Svizzera SA è favorevole all'introduzione di diritti di partecipazione, ma giudica la formulazione delle procedure di definizione dell'orario in parte contraddittoria.



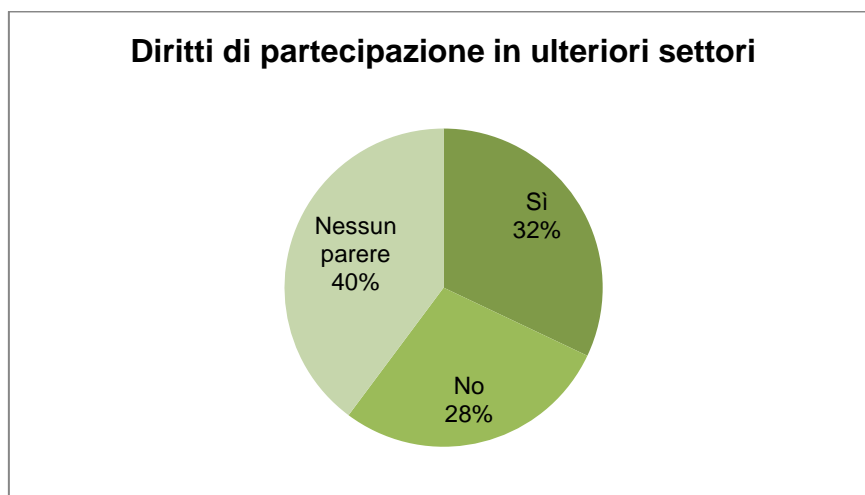
L'introduzione proposta è ritenuta **IN PARTE** appropriata da 6 partecipanti, ossia da 1 Cantone (GL), 1 partito (PPD) e da altri 4 organismi (SSIC, RAILplus SA, FFS SA, usic). FFS SA, SSIC e usic preferirebbero fossero previsti solo diritti d'informazione. Secondo RAILplus la partecipazione non è necessaria per la rete a scartamento ridotto, ma è importante per lo sviluppo dell'orario a lungo termine in vista del passaggio alla rete a scartamento normale.

Hanno risposto **NO** 7 partecipanti, ossia 1 Cantone (FR) e altri 6 organismi (DB/EBV, Infra Suisse, IG DHS, MGB, railCare SA, tpg). Il Cantone FR e tpg vogliono sia mantenuto l'attuale sistema. IG DHS e railCare SA respingono questo strumento di partecipazione in quanto lo ritengono potenzialmente discriminatorio; a loro avviso, le norme per la definizione dell'orario vanno rese pubbliche e pubblicamente dibattute.

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

In generale

Sono entrati nel merito della domanda 62 partecipanti su 103. 33 partecipanti su 62 ritengono necessario introdurre ulteriori diritti di partecipazione e formulano apposite proposte. 29 su 62 non vedono alcuna necessità al riguardo.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 33 partecipanti, ossia la CTP e 10 Cantoni (BE, OW, ZG, SO, SH, AI, SG, GR, TG, JU), 1 partito (PLR.I Liberali), 1 associazione mantello dei Comini, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS) e altri 18 organismi (fra cui BLS SA, Cargo Forum Schweiz, UP, Hupac Intermodal SA, CAF, VAP, ATA, UTP, VSRM).

Il Cantone BE sottolinea che i diritti di partecipazione non devono rendere l'infrastruttura più cara, mentre il Cantone JU chiede un coinvolgimento nella stesura delle convenzioni sulle prestazioni



quando l'infrastruttura è cofinanziata dai Cantoni. Secondo la CTP, la maggior parte dei Cantoni e la Turbo AG, i diritti di partecipazione vanno estesi alla pianificazione dei cantieri e degli intervalli. Per Autopostale Svizzera SA e UTP occorre accordare diritti d'informazione e di partecipazione anche alle associazioni settoriali, mentre a parere di ATA le organizzazioni che rappresentano gli interessi dei viaggiatori devono essere coinvolte nella fase iniziale della pianificazione. Analoghi diritti di partecipazione chiede economieuisse per i caricatori nel traffico merci e i gestori di binari di raccordo. BLS SA suggerisce di separare sul piano organizzativo e contabile il settore di attività di FFS Cargo in cui l'impresa detiene il monopolio (carrichi completi isolati) da quello sottoposto a concorrenza (treni completi), in modo da abbattere il potenziale di discriminazione. L'USAM invita a chiarire le competenze e le responsabilità nella pianificazione e nella garanzia della qualità, mentre la CAF e Hupac Intermodal SA chiedono numerose precisazioni nella legge. Secondo l'UP vanno introdotti diritti di partecipazione anche per l'attività immobiliare, la quale pur aumentando l'attrattiva del traffico viaggiatori può privare di spazi il traffico merci; VAP e VSMR ritengono invece che questo settore di attività vada scorporato dalle ferrovie a gestione integrata. Una generale e significativa estensione e una precisazione legislativa dei diritti di partecipazione è richiesta da Cargo Forum Schweiz, VAP e VSMR, ritenendo che le ferrovie integrate escludano gran parte degli altri attori del mercato.

Hanno risposto **NO** 29 partecipanti. Non vedono alcuna necessità di ulteriori diritti di partecipazione 13 Cantoni (LU, UR, SZ, NW, GL, FR, BS, BL, AG, VS, VD, GE, TI), 2 partiti (PPD, PSS), 1 associazione mantello dell'economia (USAM) e altri 13 organismi (fra cui IG DHS, LITRA, diverse ferrovie private, Pro Rail Svizzera, FFS SA, COMCO). Secondo la FFS SA è tuttavia necessario chiarire i ruoli dei singoli attori.

3.5 Domande relative alla Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

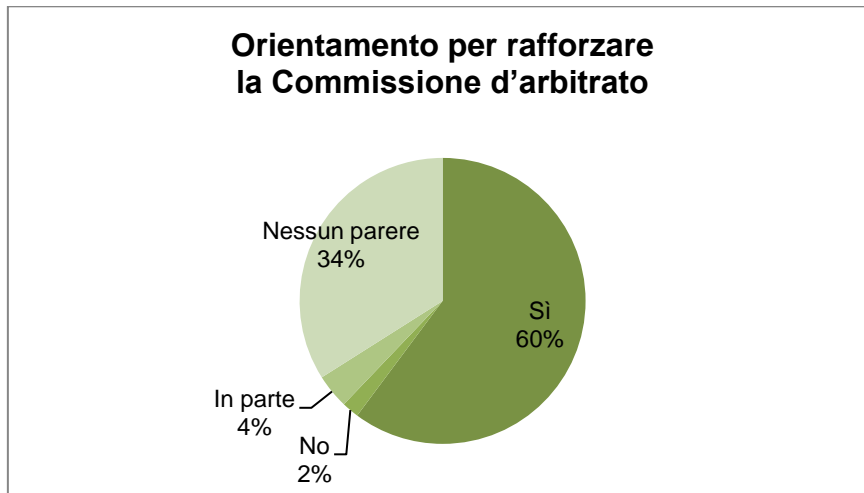
Domanda n. 11: Ritenete ragionevole l'orientamento previsto per rafforzare la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria?

In generale

Si sono occupati concretamente di questa domanda 68 partecipanti su 103. La gran maggioranza (62 su 68) ritiene ragionevole l'orientamento previsto per rafforzare la CAF; in molti propongono tuttavia



degli adeguamenti. 4 partecipanti su 68 condividono in parte l'orientamento proposto, 2 su 68 lo respingono.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** 62 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, GE, JU), 4 partiti (PBD, PPD, PLR.I Liberali, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, USAM) e altri 32 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, CostruzioneSvizzera, BLS SA, Cargo Forum Schweiz, UP, LITRA, diverse ferrovie private, SEV, CAF, UTP).

La CTP e i Cantoni approvano il rafforzamento della CAF (nuovo: RailCom); la maggior parte di essi e la Conferenza stessa non ritengono però necessario attribuirle ulteriori compiti e competenze né trasferirle compiti di sorveglianza permanenti o controlli sistematici. Taluni avvertono che l'onere potrebbe risultare eccessivo (BE, UR, PPD, MGB, Pro Rail Svizzera) o ritengono che i vari attori debbano per quanto possibile autoregolarsi (LITRA). Diversi partecipanti chiedono che i costi della RailCom (salvo quelli per le controversie) siano assunti dalla Confederazione (MGB, RAILplus AG, RhB). Secondo alcuni vanno chiariti e precisati i ruoli e le competenze dei vari attori, ossia tra UFT e RailCom (PLR.I Liberali), tra Sorvegliante dei prezzi, COMCO e RailCom e tra i ruoli svolti dalla Confederazione in veste di proprietaria delle FFS e di autorità regolatoria (IG DHS, railCare SA). Da più parti si propone di attribuire alla RailCom competenze supplementari nella sorveglianza preventiva (ex ante), ad esempio riguardo alle gestioni di sistema o alla definizione dei prezzi per l'accesso alla rete (ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP); Cargo Forum Schweiz e VAP chiedono inoltre che la RailCom sorvegli in modo proattivo l'efficienza nell'amministrazione dell'infrastruttura ferroviaria o le condizioni di concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario. Anche la CAF ritiene che alla RailCom vadano attribuite ulteriori competenze, non da ultimo per motivi di compatibilità con il diritto europeo; secondo il PPD e SAB, fra i compiti della RailCom rientra anche la sorveglianza del servizio universale (analogamente a ComCom e PostCom). Visto il rafforzamento della CAF, ossia la costituzione della RailCom, Autopostale Svizzera e UTP si chiedono se sia effettivamente necessario rendere indipendente il servizio di assegnazione delle tracce trasformandolo in un istituto della Confederazione.



Condividono **IN PARTE** le proposte per rafforzare la CAF 4 partecipanti, ossia 1 Cantone (VD) e altri 3 organismi (AB, Hupac Intermodal SA, FFS SA). Il Cantone teme che il potenziamento della CAF comporti un aumento dell'onere amministrativo, visto l'attuale esiguo numero di controversie che le sono sottoposte. AB ritiene che il grado di disciplinamento legislativo sia eccessivo, mentre secondo Hupac Intermodal SA vanno attribuite maggiori competenze alla RailCom, fra cui quella di sorvegliare le strutture dei costi e i flussi finanziari in seno ai gruppi ferroviari. La FFS SA chiede di verificare che le disposizioni siano coerenti e non ridondanti, e di chiarire i ruoli.

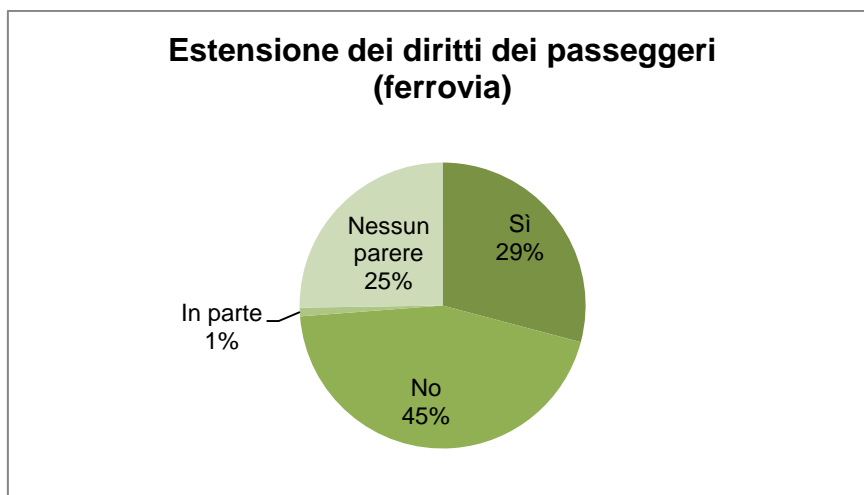
Hanno risposto **NO** 2 partecipanti, ossia 1 Cantone (FR) e 1 altro organismo (Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, MBC). Entrambi preferiscono lo status quo, dato l'esiguo numero di casi che la CAF è attualmente chiamata a trattare.

3.6 Domande relative ai diritti dei passeggeri

Domanda n. 12: Approvate l'estensione dei diritti dei passeggeri nel traffico ferroviario?

In generale

Si sono occupati concretamente di questa domanda 77 partecipanti su 103. Una minoranza (30 su 77) approva l'estensione dei diritti dei passeggeri, ma molti vogliono vederla limitata. L'estensione è condivisa in parte da 1 partecipante, mentre la maggioranza (46 su 77) la respinge o chiede analoghi diritti per i clienti del traffico merci.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 30 partecipanti, ossia 4 Cantoni (BE, UR, VD, GE), 4 partiti (PBD, PPD, PLR, I Liberali, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 2 asso-



ciazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS) e altri 19 organismi (fra cui IGöV, le associazioni dei consumatori della Svizzera tedesca (FPC), francese (FRC) e italiana, LITRA, diverse ferrovie private, Pro Rail Svizzera, la Federazione svizzera del turismo (FST), CAF, ATA, UTP).

L'estensione dei diritti dei passeggeri, ovvero il rafforzamento della posizione dei viaggiatori, è approvata esplicitamente da diversi partecipanti (PSS, SAB, le associazioni dei consumatori di tutte le regioni linguistiche, Pro Rail Svizzera, ATA), una parte dei quali ritiene particolarmente importante avvicinarsi ai livelli europei (VD, le associazioni dei consumatori di tutte le regioni linguistiche, Pro Rail Svizzera, tpg). FPC, tpg e ATA chiedono che anche nel trasporto regionale e locale siano concesse indennità per i ritardi; i Cantoni BE e UR auspicano invece deroghe o precisazioni per questo settore di trasporto, mentre secondo altri favorevoli esso va nettamente e integralmente escluso dai diritti in oggetto (BLS SA, economiesuisse, LITRA, UTP). PLR.I Liberali ed economiesuisse esigono il pari trattamento del traffico merci e anche la CAF invita a prenderlo in esame. L'UTP chiede invece che l'estensione dei diritti dei passeggeri proposta dal Consiglio federale sia ridotta in vari punti. La CAF approva l'istituzione di un organismo di esecuzione che possa comminare sanzioni, ma propone di istituirlo in seno all'Ufficio federale del consumo (UFDC) anziché all'UFT.

Le proposte sono approvate **IN PARTE** dal SEV. Il sindacato osserva che gli attuali diritti dei passeggeri, di applicazione spontanea e semplice, sono apprezzati dai viaggiatori e dal personale. A suo avviso la nuova disciplina non deve complicare l'attività del personale.

Hanno risposto **NO** 46 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (ZH, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, JU), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USAM) e altri 22 organismi (fra cui Cargo Forum Schweiz, UP, diverse ferrovie private, RAILplus SA, FFS SA, transfair, VAP e diverse società di navigazione: BSG, CGN SA, SGH, SGV AG, SW AG, SBS AG, URh, FHM).

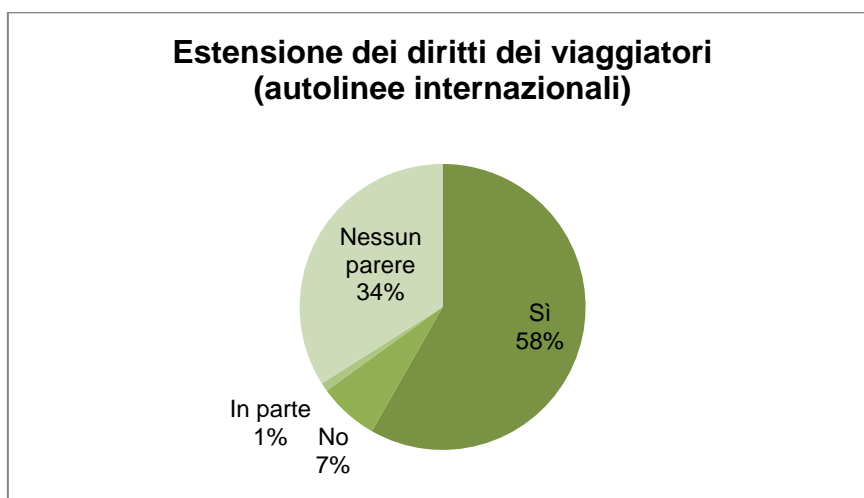
Secondo la CTP, i Cantoni contrari e l'Unione delle città svizzere, i diritti dei passeggeri vanno scorporati dal progetto OIF poiché non direttamente legati all'infrastruttura; a loro avviso sono inoltre molti i punti da chiarire, senza contare che le imprese di trasporto hanno già una buona prassi in materia: ritengono perciò che occorra esaminare a parte – ossia non nel progetto OIF – se e come prevedere nuovi diritti per i passeggeri. Altri preferirebbero uno sviluppo dell'attuale, semplice sistema anziché una regolamentazione legislativa, la quale secondo loro causerebbe maggiori oneri senza un significativo aumento dell'attrattiva per i viaggiatori (AB, MGB, Autopostale Svizzera SA, RAILplus SA, FFS SA); qualora si optasse per la regolamentazione legislativa, a parer loro andrebbero previste diverse limitazioni e deroghe per il trasporto regionale e locale (MGB, Autopostale Svizzera SA, FFS SA, VBZ). Un trattamento d'eccezione è richiesto dalle società di navigazione, contrarie a che tutte le imprese di trasporto debbano dotarsi di un ufficio reclami e inoltre che l'UFT funga da organismo di esecuzione con facoltà di comminare sanzioni. Vari partecipanti respingono l'estensione dei diritti dei passeggeri nel traffico viaggiatori argomentando che il trasporto regionale non copre i propri costi e nel traffico merci non sono previsti analoghi diritti per i caricatori nel traffico merci (USAM, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP, VSMR; Hupac Intermodal SA riguardo al traffico merci).



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

In generale

In merito a questa domanda si sono espressi 68 partecipanti su 103. La gran maggioranza (60 su 68) approva la simultanea estensione dei diritti dei passeggeri nel settore delle autolinee internazionali, soprattutto per motivi di pari trattamento rispetto al traffico ferroviario internazionale. 1 partecipante la condivide in parte, 7 su 68 la respingono.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ** 60 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (BE, UR, LU, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU), 4 partiti (PBD, PPD, PLR, I Liberali, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 1 associazione mantello dell'economia (USS) e altri 31 organismi (fra cui Cargo Forum, UP, le associazioni dei consumatori della Svizzera tedesca (FPC), francese (FRC) e italiana, diverse ferrovie private, Autopostale Svizzera SA, FFS SA, SVI, FST, VAP, UTP, COMCO).

Nella quasi totalità dei casi l'estensione simultanea dei diritti dei passeggeri nel trasporto internazionale per ferrovia e con autobus è approvata principalmente per motivi di parità di trattamento. Alcuni, contrari all'estensione dei diritti nel settore ferroviario, la approvano tuttavia per le autolinee internazionali poiché gli utenti di questi trasporti coprono i relativi costi (UP, Cargo Forum Schweiz, VAP, VSMR). La CTP, la maggior parte dei Cantoni e l'Unione delle città svizzere chiedono – come per i diritti dei passeggeri nel settore ferroviario – che la tematica sia scorporata dal progetto OIF ed esaminata in dettaglio.

L'estensione simultanea è condivisa **IN PARTE** da economiesuisse. A suo avviso, il settore delle autolinee internazionali deve collocarsi in una situazione di concorrenza rispetto al traffico ferroviario internazionale e una diversa offerta in materia di diritti dei passeggeri potrebbe essere un elemento concorrenziale.



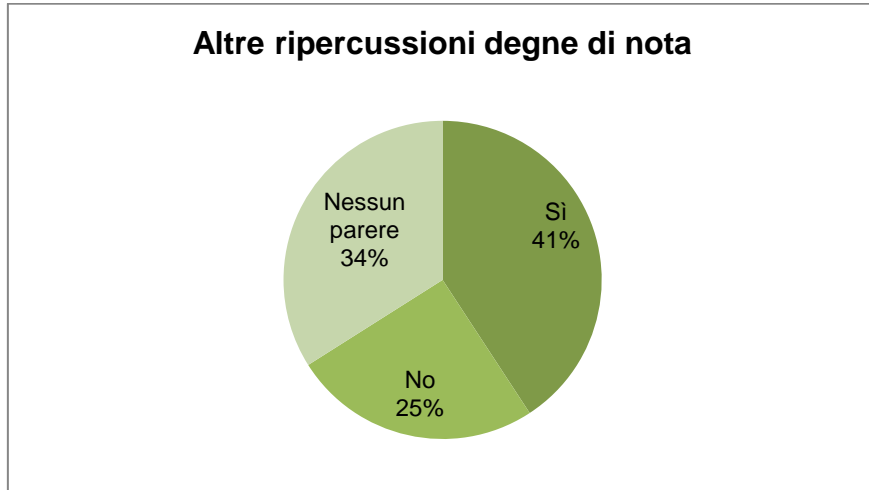
Hanno risposto **NO** 7 partecipanti, ossia 2 Cantoni (ZG, SG) e altri 5 organismi (USAM, ASTAG, UPSA, FRS, Hupac Intermodal SA). L'USAM non ravvisa alcuna necessità di adeguare i diritti dei passeggeri del traffico internazionale nel fatto che la normativa europea ne preveda l'estensione nel settore ferroviario. ASTAG, UPSA e FRS ritengono siano troppi gli aspetti da chiarire riguardo ai diritti dei passeggeri delle autolinee internazionali e sono contrarie a un aumento dell'onere amministrativo in questo settore di trasporto.

3.7 Altre domande

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

In generale

Una risposta concreta a questa domanda è stata fornita in 68 casi su 103. 42 partecipanti su 68 hanno indicato altre ripercussioni, concernenti per lo più i costi e l'efficienza; 26 su 68 non ne hanno segnalate altre.



In dettaglio

Hanno risposto **SÌ (altre ripercussioni)** 42 partecipanti, ossia la CTP e altri 23 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città svizzere), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM) e altri 15 organismi (fra cui BLS SA, Cargo Forum Schweiz, UP, le associazioni dei consumatori della Svizzera tedesca (FPC), francese (FRC) e italiana, FFS SA, VAP, UTP).



La CTP, i Cantoni, l'Unione delle città svizzere e altri organismi (Autopostale Svizzera SA, FFS SA, UTP) ritengono che i costi successivi del progetto non siano trasparenti e chiedono di illustrare costi e ripartizione. Secondo diversi partecipanti il progetto non porterà né a una maggiore efficienza né a una riduzione dei costi o è addirittura da temere un loro aumento (economiesuisse, BLS SA, UP, VAP, VSMR): qualora questa previsione si dovesse avverare, per l'USAM occorrerebbe compiere ulteriori passi verso la liberalizzazione. Anche Hupac Intermodal SA si attende un maggior rendimento a costi minori da un sistema ferroviario che si vuole proiettato verso il futuro. Le associazioni dei consumatori della Svizzera francese (FCR) e italiana si aspettano che i viaggiatori non vengano penalizzati dal progetto attraverso una riduzione del confort e un aumento del prezzo dei biglietti.

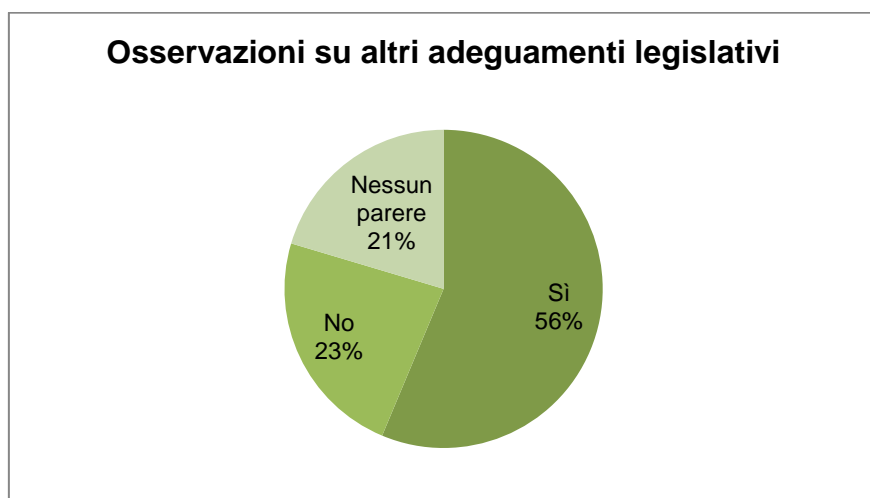
Hanno risposto **NO (nessun'altra ripercussione)** 26 partecipanti, ossia 2 Cantoni (BS, GL), 2 partiti (PPD, PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB) e altri 21 organismi (fra cui CostruzioneSvizzera, Infra Suisse, IG DHS, LITRA, diverse ferrovie private, Traccia Svizzera SA).

3.8 Altre osservazioni

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

In generale

In merito a questa domanda si sono espressi 82 partecipanti su 103. 58 su 82 hanno formulato osservazioni, con un numero particolarmente elevato di obiezioni alla prevista tasso di vigilanza. 24 su 82 non avevano osservazioni.





In dettaglio

Hanno risposto **SÌ (osservazioni)** 58 partecipanti, ossia la CTP e 21 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, JU), 2 partiti (PLR.I Liberali, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB, Unione delle città svizzere), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS) e altri 30 organismi (fra cui Cargo Forum Schweiz, UP, diverse ferrovie private e società di navigazione, FUS, FFS SA, CAF, FST, VAP, UTP).

La CTP e la maggior parte dei Cantoni sono scettici verso la nuova tassa proposta per le imprese di trasporto soggette alla vigilanza dell'UFT (**tassa di vigilanza**); altri la respingono recisamente poiché ritengono che l'attività di vigilanza sia un compito generale dello Stato (ad es. FR, JU, PLR.I Liberali, Unione delle città svizzere, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, UP, diverse ferrovie private e imprese di trasporto a fune, FUS, UTP).

Alcuni partecipanti (PSS, USS, SEV, transfair) sono contrari a una delimitazione del campo di applicazione del principio di trasparenza nel caso delle informazioni rilevanti per la sicurezza (art. 14 cpv. 2 Lferr). Reazioni contrastanti ha suscitato la proposta che gli investimenti delle imprese di trasporto a fune con funzione di collegamento tra località siano considerati investimenti infrastrutturali e quindi – come per le ferrovie a cremagliera – cofinanziati dalla Confederazione: i Cantoni UR, GL e SAB e FST sono disponibili ad accoglierla, ma chiedono alcune precisazioni; critici o contrari sono invece il Cantone FR e ATA. Da più parti è inoltre stata proposta la precisazione di altri articoli di legge.

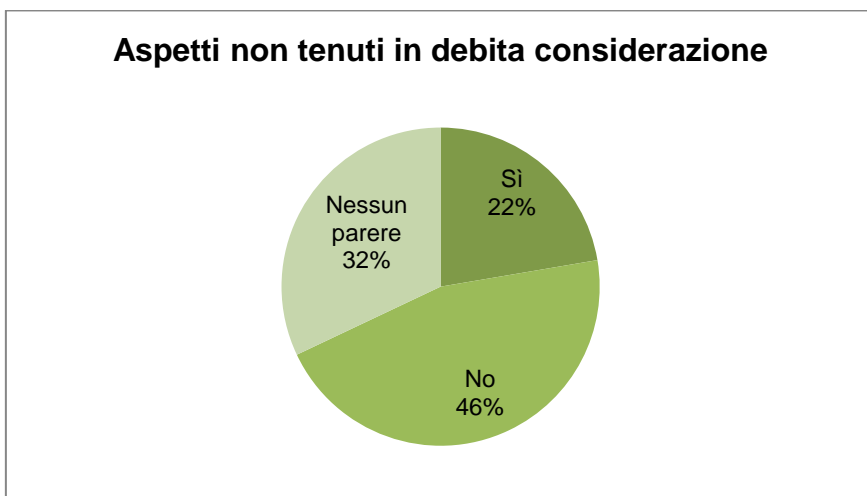
Hanno risposto **NO (nessuna osservazione)** 24 partecipanti, ossia 3 Cantoni (SZ, VD, TI), 1 partito (PPD), 1 associazione mantello dell'economia (USAM) e altri 19 organismi (fra cui CostruzioneSvizzera, ASTAG, UPSA, diverse ferrovie private, Traccia Svizzera SA, COMCO).



Domanda n. 16: A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?

In generale

Una risposta concreta a questa domanda è stata fornita in 70 casi su 103. 23 partecipanti su 70 hanno segnalato aspetti che a loro avviso non sono tenuti in debita considerazione. 47 su 70 non ne hanno indicati.



In dettaglio

Hanno risposto **Sì** e indicato aspetti non debitamente considerati 23 partecipanti, ossia 5 Cantoni (GL, FR, BS, SG, VD), 2 partiti (PBD, PLR.I Liberali), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse) e altri 14 organismi (fra cui ASTAG, UPSA, BLS SA, Cargo Forum Schweiz, UP, FRS, railCare SA, FFS SA, SVI, VAP, VSMR).

Il PBD critica il fatto che il progetto si limiti a trattare singoli aspetti e trascuri questioni di fondo quali la definizione del servizio pubblico. Diversi partecipanti si dichiarano insoddisfatti e chiedono una maggiore apertura al mercato e alla concorrenza, una riduzione dei costi del sistema e in parte la separazione fra infrastruttura e trasporti attraverso la costituzione di una società federale di gestione della rete (economiesuisse, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP, VSMR). Il progetto è ritenuto insufficiente anche da BLS SA, che denuncia la persistenza di monopoli nei sistemi esterni al settore infrastrutturale (traffico a lunga distanza, gestione degli immobili situati in prossimità di stazioni e impianti ferroviari). Per railCare SA in diversi settori il grado di disciplinamento è eccessivo, mentre secondo SVI il progetto non promuove a sufficienza l'innovazione. Vari partecipanti esigono un allentamento del divieto di concorrenza fra la ferrovia e la strada nel servizio di linea (PLR.I Liberali, ASTAG, UPSA, Cargo Forum Schweiz, UP, VAP, VSMR). Secondo SAB nell'attuare il progetto occorre vigilare sulla garanzia del servizio di base. Il Cantone BS chiede che gli specifici problemi d'interfaccia con l'infrastruttura ferroviaria estera (in particolare UE) siano tenuti anche in futuro in debita considerazione e che i Cantoni siano sostenuti a questo riguardo.



Hanno risposto **NO** – ritenendo quindi che non vi siano aspetti che il progetto non tiene in debita considerazione – 47 partecipanti, ossia la CTP e 18 Cantoni, 2 partiti (PPD, PSS), 1 associazione mantello dell'economia (ACS) e altri 25 organismi (fra cui CostruzioneSvizzera, diverse ferrovie private e società di navigazione, Traccia Svizzera SA, Unione dei trasporti pubblici, COMCO).



Allegato 1: Elenco dei partecipanti

Acronimo	Autore
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
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
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
PBD	BDP Bürgerlich Demokratische Partei / PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / PBD Partito borghese democratico Svizzero
PPD	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR.I Liberali	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
PSS	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
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières 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
Associazione dei comuni svizzeri	Associazione dei comuni svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Unione delle città svizzere	Unione delle città svizzere
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse	economiesuisse
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)
5.	Organisationen / organisations / organizzazioni
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana
AB	Apenzeller Bahnen
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
CostruzioneSvizzera	Organizzazione nazionale della costruzione
BLS SA	BLS SA
BSG	Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft
	Cargo Forum Schweiz
	Centre Patronal Paudex
CGN SA	Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman SA
DB / BEV	Deutsche Bahn / Bundeseisenbahnvermögen
Posta CH SA	La Posta Svizzera
PROSE	Prose AG
UP	Unione Petrolifera
Infra	Infra Suisse
FRC	Fédération romande des consommatrices
fer	Fédération des Entreprises Romandes
	Comitato del San Gottardo
Hupac	Hupac Intermodal SA
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
Publica	Cassa pensioni della Confederazione



	AutoPostale Svizzera SA
Pro Rail	Pro Rail Svizzera
	railCare SA
RAILplus SA	RAILplus AG Meterspurbahnen
Region Sarganser-land	Region Sarganserland-Werdenberg, Region St.Galler Rheintal, Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein
Thurbo AG	Regionalbahn Turbo AG
RhB	Rhätische Bahn
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
SW AG	Schiffahrtsbetrieb Walensee
(SGV) AG	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees
SGH	Schiffahrtsgesellschaft Hallwilersee
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
SBS AG	Schweizerische Bodensee Schifffahrt
FFS SA	Ferrovie federali svizzere
URh	Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG
Suva	Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni
usic	Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen
SSIC	Schweizerischer Baumeisterverband
SEV	Federazione svizzera dei ferrovieri
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
FRS	Federazione svizzera del traffico stradale (Stradasvizzera)
FST	Federazione svizzera del turismo
FUS	Funivie Svizzere
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
FPC	Fondazione per la protezione dei Consumatori, FPC
SOB	Südostbahn
	Swissmem
	Transfair
MBC	Transports de la région Morges Bière Cossonay SA
tpg	transports publics genevois
	Traccia Svizzera SA
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
HECH	Verband historischer Eisenbahnen Schweiz
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VSMR	Associazione svizzera riciclaggio ferri, metalli e carta
VSG	Associazione Svizzera Costruttori di binari
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
ATA	Associazione Traffico e Ambiente



COMCO	Commissione della concorrenza
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG
ZSG	Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft



Allegato 2: Domande relative all'avamprogetto sull'organizzazione dell'infrastruttura (OIF)

Obiettivi

1. Approvate l'obiettivo generale di ridurre il potenziale di discriminazione?
2. A vostro avviso vanno adottate altre misure per ridurre il potenziale di discriminazione?

Misure

servizio di assegnazione delle tracce

3. Approvate l'orientamento previsto per rafforzare e trasformare il servizio di assegnazione delle tracce in un istituto della Confederazione?
4. Condividete il previsto trasferimento dell'incasso del canone dovuto per l'utilizzazione dell'infrastruttura al servizio di assegnazione delle tracce?

Gestione di sistema

5. Ritenete sufficiente o eccessiva la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta per aumentare la trasparenza?
6. Ritenete sufficienti o eccessivi i diritti di partecipazione previsti per le parti interessate (disciplina per contratto, management board, autorità di ricorso)?
7. Qual è la vostra posizione in merito alla predisposizione di gestioni di sistema nel settore dei trasporti?

Diritti di partecipazione

8. Ritenete appropriata l'introduzione di un diritto d'informazione e di partecipazione per le imprese di trasporto ferroviario con accesso alla rete in merito alle decisioni dei gestori dell'infrastruttura relative agli investimenti?
9. Ritenete appropriata l'introduzione di un diritto d'informazione e di partecipazione per le imprese di trasporto ferroviario con accesso alla rete nella definizione dell'orario?
10. Ritenete necessaria l'introduzione di diritti di partecipazione in ulteriori settori o di altri strumenti e provvedimenti per ridurre il potenziale di discriminazione nel traffico ferroviario svizzero?

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

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



Diritti dei passeggeri

12. Approvate l'estensione dei diritti dei passeggeri nel traffico ferroviario?
13. Ritenete necessaria e opportuna la simultanea estensione dei diritti dei passeggeri nel settore delle autolinee internazionali?

Altri aspetti

Ripercussioni

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

Altre osservazioni

15. Avete osservazioni in merito agli altri elementi dell'avamprogetto (gli altri adeguamenti legislativi)?
16. A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?