



20 ottobre 2015

Programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete

Rapporto esplicativo

Indice

Programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete	1
Rapporto esplicativo	1
1. Situazione di partenza	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2. Spiegazioni delle singole disposizioni	3
2.1 Modifica della Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS 742.122 ..	5



1. Premesse

Gli strumenti del programma di utilizzazione della rete e del piano di utilizzazione della rete sono elementi dell'avamprogetto «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale».

Nel corso dell'elaborazione dell'avamprogetto, i rappresentanti del settore hanno sollevato il problema del numero insufficiente e della scarsa qualità delle tracce per il traffico merci. La necessità di migliorare la situazione è incontestata. Al traffico merci dovrebbero essere attribuite tracce che consentano una produzione efficiente. In quest'ottica sono stati creati due strumenti che definiscono in modo vincolante i programmi d'offerta per il traffico viaggiatori e per il traffico merci alla base delle fasi di ampliamento del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (FA PROSSIF). La qualità e le possibilità di sviluppo del traffico viaggiatori in Svizzera non dovranno essere compromesse in alcun modo. I due tipi di trasporto godranno delle stesse priorità a livello di pianificazione.

Il programma di utilizzazione della rete e il piano di utilizzazione della rete sono strumenti volti a garantire l'utilizzazione della rete nella fase di pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria e nell'attribuzione delle tracce. Pertanto, molti aspetti li legano al tema della pianificazione della rete. La pianificazione è un processo dinamico. I programmi d'offerta definiti con una FA PROSSIF possono subire un'evoluzione nel corso degli anni di pianificazione e i nuovi strumenti non devono pregiudicare tale aspetto. I processi di adeguamento della pianificazione vengono ridefiniti con carattere vincolante.

Sulla base del loro legame oggettivo con la pianificazione della rete da una parte e con l'attribuzione delle tracce dall'altra, questi due strumenti sono disciplinati in due diverse ordinanze e sono definiti come:

- programma di utilizzazione della rete dell'OCPF;
- piani di utilizzazione della rete nell'OARF.

Conformemente alla direttiva 2012/34/UE, l'Unione europea prevede altresì la possibilità che determinati tipi di trasporto di particolare importanza sociale ottengano la priorità nell'attribuzione delle tracce. L'Unione europea tiene inoltre a promuovere il traffico merci transfrontaliero. Il regolamento 913/2010/UE richiede la garanzia della capacità per tracce di corridoi transfrontalieri prestabiliti. Le capacità sono garantite grazie al nuovo strumento dei piani di utilizzazione della rete.



2. Commenti alle singole disposizioni

Modifiche dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF); RS 742.3. Sezione: Programma di utilizzazione della rete

Art. 14 cpv. 3

Al mantenimento della qualità dell'infrastruttura possono essere legati adeguamenti delle capacità che possono comportare una modifica nell'utilizzazione della rete. Se non si tratta di modifiche minori (art. 19c cpv. 2), queste devono essere sottoposte al Consiglio federale per approvazione.

Art. 19a Contenuto

Esiste **un solo** programma di utilizzazione della rete. Esso comprende l'utilizzazione della rete per ogni fase di ampliamento approvata dal Parlamento. A livello di contenuto esso fissa sostanzialmente l'utilizzazione definita nel messaggio diretto al Parlamento, completata dalle possibilità che risultano dagli adeguamenti del programma di costruzione nel corso della consultazione parlamentare. Il programma di utilizzazione della rete viene rappresentato per ogni orizzonte temporale in una o più ore regolari dell'orario di base. Informazioni supplementari illustrano l'utilizzazione delle tracce negli orari di punta nel traffico viaggiatori e nel traffico merci.

Per rappresentare l'utilizzazione della rete sono impiegati innanzitutto uno o più grafici della rete, che mostrano il numero di tracce tra i nodi per ciascun tipo di trasporto. Gli orari di arrivo e di partenza nei nodi vengono integrati solo nei piani di utilizzazione della rete. Oltre ai grafici della rete, il programma di utilizzazione della rete comprende anche tutte le informazioni necessarie all'utilizzazione che si intende realizzare. Eventuali informazioni supplementari sono definite nel capoverso 5. Le ore regolari scelte non possono rappresentare tutte le ore della giornata nei sette giorni della settimana. È quindi dato per scontato che l'utilizzazione della rete al di fuori delle ore regolari può essere diverso. Di norma l'utilizzazione della rete nelle ore notturne e nei fine settimana differisce nettamente dall'utilizzazione negli altri orari.

La prima frase del capoverso 2 regola soprattutto il caso in cui il traffico viaggiatori negli orari di punta occupa una traccia del traffico merci. Il programma di utilizzazione della rete dovrebbe documentare e circoscrivere il numero massimo di queste occupazioni. Il programma deve altresì contenere indicazioni generali in merito all'utilizzazione nelle ore notturne e nei fine settimana. Indicazioni concrete a tale proposito saranno inserite nei piani di utilizzazione della rete.

Capoverso 3: il numero di tracce per tipo di trasporto risulta dal processo di pianificazione (sezione 2).

Il programma di utilizzazione della rete non contiene l'attribuzione di tutte le tracce possibili su una tratta, ma solo la capacità definita nell'ambito del processo di pianificazione sulla base della domanda. Dove possibile, al momento dell'attribuzione alcune tracce dovrebbero restare libere per eventuali esigenze supplementari.



Il capoverso 4 definisce i tipi di trasporto. Il programma di utilizzazione della rete non contiene un'ulteriore suddivisione del trasporto merci. I piani di utilizzazione della rete possono prevedere tracce con diverse caratteristiche per il traffico merci.

Il capoverso 5 definisce alcune possibili integrazioni ai grafici base per l'ora regolare dell'orario di base. È importante che il programma di utilizzazione della rete comprenda tutte le regole supplementari necessarie per il funzionamento della pianificazione prevista e per la garanzia del numero di tracce rappresentate. La qualità delle coincidenze deve essere definita e mantenuta già a livello di pianificazione del piano di utilizzazione della rete. Il fabbisogno in termini di personale operativo delle imprese di trasporto ferroviario e dei gestori delle infrastrutture non può essere aumentato facilmente. Le stime concernenti l'impiego di materiale rotabile non dovrebbero essere modificate senza approfondita ponderazione, affinché tali investimenti possano essere effettuati con una certa sicurezza.

Art. 19b Definizione

Dopo l'approvazione di una fase di ampliamento da parte Parlamento, il programma di utilizzazione della rete viene completato con l'utilizzazione relativa al nuovo orizzonte temporale di pianificazione approvato. Se il Parlamento modifica il programma di costruzione, anche il piano di utilizzazione delle capacità elaborato nel quadro del messaggio deve essere integrato. Pertanto, l'utilizzazione della rete può essere approvata dal Consiglio federale solo dopo le consultazioni del Parlamento. Ne risulta una sequenza logica: pianificazione, consultazione e decisione sulla realizzazione e conseguente garanzia degli investimenti.

Art. 19c Adegualiamenti

Dall'approvazione dell'utilizzazione della rete per un determinato orizzonte temporale fino all'attribuzione delle tracce prevista possono trascorrere tra 10 e 15 anni. In questi anni la pianificazione viene perfezionata e se del caso modificata. Il programma di utilizzazione della rete non è uno strumento rigido e può essere modificato sulla base di ottimizzazioni della pianificazione del PROSSIF o su richiesta. Imprese di trasporto ferroviario, gestori dell'infrastruttura ferroviaria, Cantoni e terzi secondo l'articolo 9a capoverso 4 Lferr possono presentare tali richieste. L'attuale flessibilità viene pertanto mantenuta. In futuro il gestore dell'infrastruttura non potrà decidere da solo in merito agli adeguamenti.

Gli adeguamenti dell'utilizzazione della rete che comportano ampliamenti dell'infrastruttura devono essere sottoposti ai processi di pianificazione e finanziamento dell'infrastruttura.

Affinché lo strumento non risulti troppo gravoso, l'UFT può approvare modifiche minori. La qualità e il numero delle tracce pianificate non devono essere condizionati da tali modifiche. Il capoverso 3 definisce quali modifiche non pregiudicano la qualità delle tracce.

Art. 19d Procedura

La consultazione delle cerchie interessate è un elemento importante dell'avamprogetto riguardante il traffico merci. È pertanto anche un elemento centrale del programma di utilizzazione della rete. Nell'ambito della definizione dell'utilizzazione della rete per un nuovo orizzonte di pianificazione e in



caso di adeguamenti devono essere consultati in particolare imprese di trasporto ferroviario interessate, Cantoni, regioni di pianificazione e attori del trasporto merci.

Affinché le richieste e le proposte della procedura di consultazione possano essere verificate, devono essere elaborate diverse varianti di utilizzazione della rete. L'UFT può conferire questo incarico ai gestori dell'infrastruttura.

In caso di importanti conflitti residui nell'utilizzazione della rete pianificata vengono elaborate varianti di utilizzazione. Il capoverso 2 definisce i criteri per la valutazione delle varianti.

Art. 19e Carattere vincolante

Il programma di utilizzazione della rete è uno strumento di garanzia della pianificazione. Vale per la pianificazione ufficiale dell'UFT, per gli altri organismi di pianificazione dei Cantoni e per i gestori dell'infrastruttura. I piani di utilizzazione della rete sono messi a punto sulla base del programma di utilizzazione della rete. Tale programma vale anche durante gli anni di pianificazione dei piani. I due strumenti non possono essere in contraddizione e i piani devono sempre essere **compatibili con la programmazione di livello superiore**. Vale a dire che la pianificazione di breve termine deve essere conciliabile con le pianificazioni a più lungo termine.

2.1 Modifica della ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS 742.122

Art. 9a Contenuti

I piani di utilizzazione della rete forniscono una garanzia di utilizzazione della rete più dettagliata. Essi contengono l'integrazione degli orari di arrivo e di partenza nei nodi. Può essere pratico non registrare ancora le tracce del traffico merci nel piano di utilizzazione della rete con gli orari esatti di arrivo e di partenza. Gli attori devono tuttavia poter stabilire con chiarezza qual è la qualità della traccia e quali sono le conseguenze per la produzione del traffico merci. Il piano di utilizzazione della rete deve essere definito per tutta la giornata (24 ore) e per tutta la settimana (7 giorni). Una settimana ha 168 ore, ma non è necessario rappresentare un tale numero di grafici. Il numero di ore che devono essere rappresentate affinché l'utilizzazione della rete sia garantita a sufficienza e nel senso della legge è stabilito a livello di ordinanza dall'UFT.

Un'importante differenziazione nel tipo di trasporto «traffico merci» deve essere effettuata al più tardi un anno prima dell'entrata in vigore dell'orario: le cosiddette «tracce dei corridoi» per il traffico merci vengono attribuite da un organo comune separato di attribuzione delle tracce (OneStopShop), istituito dai gestori delle infrastrutture dei rispettivi corridoi del traffico merci sulla base del regolamento 913/2010/UE. Tale organo attribuisce le tratte prima eliminate per il trasporto merci internazionale su incarico dei gestori dell'infrastruttura coinvolti.



Nemmeno i piani di utilizzazione della rete devono garantire l'utilizzazione massima possibile della traccia. Il numero delle tracce garantite deve corrispondere al massimo alla previsione.

Al capoverso 3 l'ordinanza crea la possibilità di suddividere ulteriormente il tipo di trasporto «traffico merci» nel piano di utilizzazione della rete. Nel programma di utilizzazione della rete il traffico merci è inteso come **un** tipo di trasporto. Le necessità di tracce possono essere molto diverse a seconda del tipo di trasporto (TCCI, trasporti postali, traffico combinato, traffico di transito, ...). Le diverse esigenze riguardo alle tracce del traffico merci possono essere definite segnatamente con riferimento alla velocità. I sottotipi di trasporto con diverse velocità nel traffico merci possono essere definiti se del caso a livello di ordinanza dell'UFT.

Art. 9b Definizione

Il gestore dell'infrastruttura è responsabile per l'elaborazione dei piani di utilizzazione della rete. Affinché l'UFT possa provvedere all'adeguamento e all'approvazione dei piani con un onere ragionevole, il gestore dell'infrastruttura informa regolarmente l'UFT in merito a conflitti e diverse possibilità di soluzioni. I conflitti sono importanti se l'organo che presenta la richiesta non è soddisfatto della soluzione proposta dal gestore dell'infrastruttura e non può attuare l'offerta pianificata o può realizzarla solo parzialmente.

Come il programma di utilizzazione della rete, anche i piani di utilizzazione della rete possono essere adeguati su richiesta. La cerchia dei possibili organi richiedenti è definita al capoverso 2. Il gestore dell'infrastruttura conduce le consultazioni. L'UFT decide nei casi di conflitto.

Art. 9c Adeguamenti di modifiche dell'offerta

Il gestore dell'infrastruttura si occupa di adeguare i piani di utilizzazione della rete sulla base di un'offerta modificata. Grazie al loro scaglionamento annuale i piani possono riflettere le modifiche annuali dell'utilizzazione in caso di grandi cantieri e di messa in servizio di nuove opere.

La lettera c crea la base legale per un'utilizzazione programmata in caso di chiusure di tratte e perturbazioni dell'esercizio. L'esperienza ha dimostrato che su importanti tratte di transito l'utilizzazione della capacità residua presenta il maggiore potenziale di conflitto.

Anche queste modifiche dell'utilizzazione devono essere approvate dall'UFT. Modifiche del piano di utilizzazione della rete che comportano anche modifiche del programma devono essere sottoposte al processo di adeguamento di quest'ultimo prima di entrare in vigore.

Sezione 4: Attribuzione delle tracce

Art. 12, rubrica, nonché cpv. 1, 1^{bis}, 1^{ter} e 2

La garanzia di utilizzazione della rete ha come obiettivo ultimo l'attribuzione delle tracce, che dovrà avvenire secondo il piano di utilizzazione della rete. Dal piano di utilizzazione della rete non possono tuttavia derivare diritti o doveri per singole imprese di trasporto ferroviario. L'attribuzione delle tracce



non può essere in contraddizione con il piano di utilizzazione della rete. Non tutte le tracce in esso contenute devono essere obbligatoriamente attribuite se non vi è alcuna offerta. In caso di conflitti nell'attribuzione vengono definite regole per risolverli. Se il conflitto non può essere risolto, si esegue una vendita all'asta. Il capoverso 3 stabilisce che le regole in caso di conflitto valgono anche per le tracce non definite nel piano di utilizzazione della rete (capacità residua).

Senza approvazione dell'UFT non dovrebbero essere introdotte nuove offerte **regolari** del traffico viaggiatori su tracce del traffico merci. Un'offerta regolare del traffico viaggiatori potrebbe coprire importanti tracce del traffico merci in un momento di ristagno economico. Anche se con un'attribuzione inferiore a un anno non possono essere assegnate tratte per gli anni successivi, a livello politico potrebbe essere difficile eliminare un'offerta regolare del traffico viaggiatori dopo averla introdotta.

Art. 15 cpv. 1

Per facilitare l'accesso alla rete alle imprese straniere di trasporto ferroviario è possibile redigere la convenzione sull'accesso alla rete anche in inglese oltre che nelle lingue ufficiali della Svizzera.

Art. 18 cpv. 1

La modifica concerne solo il rinvio all'articolo 9c invece che 9b.

Art. 19e Carattere vincolante

I PUR sono vincolanti per tutti gli organismi di pianificazione e per l'organo di attribuzione delle tracce. L'attribuzione ordinaria delle tracce comprende tutte le richieste trattate fino all'attribuzione della metà di agosto precedente all'entrata in vigore dell'orario. Per tutte queste attribuzioni l'organo preposto deve attenersi al piano di utilizzazione della rete. Per le tracce al di fuori del piano di utilizzazione della rete si applica l'articolo 9b della nuova Lferr (insieme alla LTM) Per tutte le richieste trattate secondo l'attribuzione ordinaria delle tracce vale come finora il principio del «first come, first served». L'articolo 12 capoverso 1^{er} definisce un'eccezione a tale regola.

Art. 19f Pubblicazione

I PUR sono un importante strumento di pianificazione per le imprese di trasporto ferroviario e devono pertanto essere pubblicati alla stregua delle altre condizioni di accesso alla rete.