



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Dipartimento federale dei trasporti UFT**  
Divisione Politica

Giugno 2024

---

# **Rapporto sui risultati della consultazione sull'ordinanza concernente il coordina- mento dei trasporti per la gestione di si- tuazioni eccezionali (OCTSE)**

---

Riferimento: BAV-042.53-1/20/3/3/5  
Evento amministrativo:



BAV-D-BDB33401/1344

## Indice

<b>1</b>	<b>Premessa</b> .....	<b>3</b>
1.1	Situazione iniziale e oggetto del progetto.....	3
1.2	Svolgimento della consultazione e destinatari .....	3
1.3	Panoramica dei partecipanti alla consultazione .....	3
<b>2</b>	<b>Valutazione dei pareri sulla scorta del questionario</b> .....	<b>3</b>
2.1	Risultato della consultazione.....	3
2.2	Attori nel settore dei trasporti .....	4
2.3	Organo direttivo CTS .....	5
<b>3</b>	<b>Allegato 1 - Elenco dei partecipanti alla consultazione, per gruppi d'interesse</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Allegato 2 - Questionario relativo al progetto posto in consultazione dell'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali</b> .....	<b>9</b>

# 1 Premessa

## 1.1 Situazione iniziale e oggetto del progetto

L'*ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali* (OCTSE) è il risultato dell'unione tra l'*ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in vista di casi di sinistro* (OCTS) e l'*ordinanza sui trasporti prioritari in situazioni eccezionali* (OTPE).

Le esperienze maturate con la pandemia di COVID-19 hanno evidenziato l'importanza nei trasporti di una prevenzione delle crisi strutturata, come quella prevista dalle due ordinanze OCTS e OTPE. L'approccio sistemico con le organizzazioni incaricate della gestione del sistema Ferrovie federali svizzere (FFS) e AutoPostale durante la situazione eccezionale si è dimostrato efficace.

L'OCTS finora in vigore riguarda soprattutto la preparazione dei trasporti in vista di casi di sinistro. Designa le organizzazioni incaricate (gestori del compito sistemico) e definisce la struttura organizzativa dell'organo direttivo del Coordinamento dei trasporti in caso di sinistro (CTS). L'OTPE tratta i trasporti prioritari in situazioni eccezionali. Considerato che entrambe le ordinanze finora vigenti fanno riferimento a situazioni eccezionali e al trasporto in generale, si ritiene opportuno riunirle in una sola ordinanza. Una tale fusione mira a sancire in un'unica ordinanza tutte le disposizioni per la preparazione in vista di situazioni eccezionali nei trasporti nonché per la gestione delle stesse.

## 1.2 Svolgimento della consultazione e destinatari

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha avviato la procedura di consultazione sull'*ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali* (OCTSE) il 23 marzo 2023, invitando a esprimersi 226 soggetti (destinatari). La consultazione si è conclusa il 10 luglio 2023. I pareri pervenuti sono stati in totale 53. Il presente rapporto riepiloga i punti principali delle prese di posizione, senza pretese di essere esaustivo. Tra i destinatari della consultazione si annoverano i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, diverse imprese di trasporto (IT) beneficiarie di indennità secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) nonché numerose altre organizzazioni (associazioni, IT, ambienti interessati).

## 1.3 Panoramica dei partecipanti alla consultazione

In totale sono pervenuti 53 pareri.

Partecipanti per categoria	Destinatari	Pareri pervenuti
Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	26
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	11	2
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	1
Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV	115	7
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	3
Organizzazioni	42	14
Imprese di navigazione titolari di concessione	20	0
Pareri in totale	226	53

# 2 Valutazione dei pareri sulla scorta del questionario

## 2.1 Risultato della consultazione

Dalla consultazione è emerso che tutti i destinatari sono favorevoli alla fusione dell'OTPE e dell'OCTS in un'unica ordinanza. Ha inoltre ottenuto ampio consenso la struttura organizzativa con i gestori del compito sistemico FFS, AutoPostale e VMZ-CH dell'USTRA, consolidatasi in particolare grazie all'esperienza della pandemia di COVID-19. La sola questione sollevata da più parti riguarda la rappresentanza

all'interno dell'organizzazione di crisi di attori quali le ferrovie a scartamento metrico e le imprese di trasporto urbane.

La documentazione della consultazione comprendeva un questionario con quattro domande, la cui struttura funge da base per la valutazione dei pareri pervenuti.

## 2.2 Attori nel settore dei trasporti

**Domanda 1: Per attori nel settore dei trasporti s'intendono tutte le organizzazioni, gli enti e le imprese di trasporto che adempiono un compito nella preparazione o durante una situazione eccezionale. Nell'ordinanza sono nominati tutti gli attori e i loro compiti?**

Il **coinvolgimento delle ferrovie a scartamento metrico e del trasporto locale e urbano nella preparazione alle crisi** è stata una questione avanzata in diversi pareri. I trasporti pubblici sono caratterizzati da una notevole eterogeneità, di conseguenza i due gestori del compito sistemico FFS e AutoPostale devono farsi portavoce di differenti esigenze e interessi. Da più parti è giunta la richiesta di prevedere, in futuro, che all'interno dell'organizzazione della gestione del sistema siano rappresentate anche le ferrovie a scartamento metrico e le imprese di trasporto urbane. La struttura di crisi dei gestori del compito sistemico deve tener conto di tale eterogeneità coinvolgendo rispettivamente un rappresentante di una ferrovia a scartamento metrico presso il gestore del compito sistemico ferrovia (FFS) e un'azienda di trasporto urbana presso AutoPostale, gestore del compito sistemico strada. Il rapporto esplicativo è stato adeguato di conseguenza; l'attuazione concreta sarà stabilita nel capitolato d'onere dei gestori del compito sistemico.

Diversi pareri hanno riguardato il **campo d'applicazione dell'ordinanza**, riferendosi in particolare a due temi: le imprese di trasporto merci su strada e la limitazione del campo d'applicazione alle imprese di trasporto viaggiatori con una funzione di collegamento.

Nel campo d'applicazione dell'OCTSE sono state integrate le **imprese di trasporto merci su strada**. La proposta di coinvolgere questo settore ha avuto grande eco, e sono state presentate argomentazioni diametralmente opposte a favore o contro l'integrazione. Numerose voci erano espressamente a favore del coinvolgimento, ritenendo il settore merci un anello importante della catena logistica e argomentando che l'approvvigionamento di beni su strada è un elemento centrale dell'approvvigionamento del Paese e, come tale, deve essere coinvolto nei preparativi. I contrari caldeggiavano lo stralcio delle imprese di trasporto merci su strada dall'ordinanza considerato che, pur senza preparazione, il settore non ha avuto alcuna difficoltà neanche durante la pandemia. Un'altra critica è stata mossa al fatto che l'articolo 14 attribuisce compiti di preparazione determinati alle IT su rotaia, mentre per le imprese di trasporto merci su strada non sono descritti provvedimenti preparatori concreti.

Nel quadro dei dibattiti con l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) e l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (UFAE) si è deciso di provvedere all'adeguamento del campo d'applicazione e all'aggiunta di un articolo, nel quale stabilire i compiti per tali imprese. Il campo d'applicazione dell'OCTSE ora comprende quindi le imprese di trasporto merci su strada con oltre 20 veicoli per il trasporto merci il cui peso totale è pari o superiore a 3,5 tonnellate e aziende con oltre 20 veicoli per il trasporto merci con un peso totale pari o superiore a 3,5 tonnellate che trasportano merci per fini propri. Ciò consente di garantire che la designazione nel campo d'applicazione dell'ordinanza includa solo le IT di maggiori dimensioni, nonché il trasporto per conto proprio.

Quale ulteriore novità, l'articolo 12 dell'ordinanza sancisce che nel quadro dell'organizzazione per la gestione delle emergenze e delle crisi di cui già dispongono, le imprese di trasporto merci su strada debbano altresì affrontare le tematiche del CTS. Non è invece stato previsto l'obbligo di adottare misure preparatorie concrete e ancora meno di approntare appositi mezzi, né i servizi federali condurranno audit presso tali imprese per verificare l'attuazione di tali misure. Si tratta piuttosto di coinvolgere, nei rispettivi ambiti della prevenzione, le imprese d'importanza cruciale per l'approvvigionamento del Paese.

Alcuni Cantoni hanno criticato la limitazione del campo d'applicazione alle **imprese di trasporto viaggiatori con funzione di collegamento** e propongono di integrare nell'OCTSE tutte le IT, a prescindere

dal fatto che abbiano una funzione di collegamento, in particolare allo scopo di dare ai Cantoni la possibilità, in situazioni eccezionali, di includere nella gestione delle crisi anche aziende più piccole (p. es. impianti a fune). L'articolo 2 capoverso 1 resta invariato. È infatti importante che sia stabilito in maniera precisa quali sono le imprese con obbligo di preparazione. Solo così sarà possibile coinvolgere tutte le IT rilevanti, considerato che i gestori del compito sistemico devono realizzare un indirizzario e le relative formazioni. Se il capoverso 1 venisse eliminato, il numero di IT non sarebbe più chiaramente definito e, di conseguenza, sarebbe impossibile prepararsi in maniera strutturata alle crisi. Ai Cantoni resterà tuttavia la facoltà di decidere quali delle imprese specifiche senza funzione di collegamento coinvolgere nella preparazione nell'ambito della propria organizzazione di crisi.

In diverse prese di posizione è stata sottolineata l'importanza di un **Single Point of Contact (SPOC)** per ogni IT e gestore dell'infrastruttura (GI). A tal fine all'articolo 14 è stato aggiunto un capoverso, secondo il quale in futuro ogni IT dovrà designare una persona di contatto, responsabile di tutte le questioni inerenti alla preparazione a situazioni eccezionali secondo l'articolo 2 OCTSE. La persona, che otterrà l'accesso a una piattaforma informativa, dovrà essere comunicata ai gestori del compito sistemico. Questi ultimi si occupano della formazione di queste persone (p. es. e-learning) e garantiscono la comunicazione con esse. In caso di cambio di personale l'impresa ha l'obbligo di nominare un nuovo responsabile e di comunicarlo ai gestori del compito sistemico.

## 2.3 Organo direttivo CTS

**Domanda 2: L'organo direttivo CTS è costituito da rappresentanti di tutti gli attori rilevanti nel settore dei trasporti in Svizzera. Si riunisce semestralmente e tratta questioni strategiche concernenti la gestione degli eventi nei trasporti. Nell'organo direttivo sono rappresentati tutti gli enti rilevanti e i suoi compiti sono adeguati?**

L'organo direttivo CTS è un comitato che si occupa di questioni strategiche nel settore del traffico in caso di situazioni eccezionali. Costituito da rappresentanti di diversi uffici federali, delle conferenze cantonali nonché dei gestori del compito sistemico FFS e AutoPostale, l'organo si riunisce due volte l'anno.

Singoli partecipanti alla consultazione hanno auspicato la presenza in comitato di un rappresentante specifico sia per la navigazione interna e sul Reno sia per la navigazione aerea. La navigazione interna, facendo anch'essa parte dei trasporti pubblici, è rappresentata efficacemente da AutoPostale. La navigazione sul Reno in situazioni eccezionali costituisce un vettore di trasporto cruciale soprattutto in caso di penuria. In questo contesto la responsabilità è affidata all'UFAE, che garantisce anche i necessari contatti con i singoli attori del settore. Per quanto concerne la navigazione aerea, la sua eterogeneità rende praticamente impossibile definire un singolo delegato, di conseguenza la scelta più opportuna appare quella di mantenere l'UFAC come rappresentante di tutti gli interessi del settore in seno all'organo direttivo.

**Domanda 3: Nell'OCTSE sono stati ridefiniti i compiti degli enti federali nel settore dei trasporti in una situazione eccezionale. Sono nominati tutti i servizi rilevanti e descritti tutti i loro compiti?**

Da più parti l'indicazione dei compiti dell'**approvvigionamento economico del Paese (AEP)** nel quadro dei trasporti prioritari è stata ritenuta poco chiara e confusa. Per tale motivo è stato precisato l'articolo 20 lettera a, nel quale ora è sancito che il Settore Logistica dell'AEP ordina l'effettuazione di trasporti prioritari, concentrandosi in particolare nell'assegnare le priorità alle diverse categorie di beni.

Sono inoltre stati precisati i **compiti dei gestori del compito sistemico, delle IT e dei GI**. È stato infatti rilevato che le IT si sono viste assegnare, in particolare nell'OTPE, il compito di prepararsi ai pericoli e minacce formulati dall'organo direttivo senza indicazioni precise in merito alla forma o alle misure con cui provvedervi. Nell'OCTSE si specifica quindi che spetta ai gestori del compito sistemico prevedere pianificazioni strategiche sovraordinate per tutti i pericoli e minacce e mettere la relativa documentazione

a disposizione di IT e GI. Questa procedura è già stata messa in pratica in una prima occasione nell'ambito dei preparativi in vista di una penuria di elettricità: nell'autunno 2023 i gestori del compito sistemico hanno pubblicato una vasta documentazione di settore relativa al modello di gestione dei TP che, descrivendo la procedura strategica per tale eventualità, consente a IT e GI di prepararsi concretamente mediante misure operative e d'esercizio.

#### **Domanda 4: Altre osservazioni sull'OCTSE**

Diversi pareri comprendevano anche altre osservazioni e proposte di modifica. Di seguito si descrivono le principali.

Numerosi attori hanno richiesto di sancire anche in quest'ordinanza l'indennizzo finanziario per perdite di entrate dovute a direttive della Confederazione in caso di situazione eccezionale secondo l'OCTSE. Quest'ultima è un'ordinanza sulla prevenzione delle crisi, il cui scopo è la preparazione a situazioni eccezionali nonché al loro superamento nel quadro di una gestione delle crisi strutturata. La questione dell'**assunzione dei costi** in caso di perdite di entrate non può essere trattata in questo atto normativo, che disciplina solo la remunerazione dei gestori del compito sistemico per compiti particolari che concernono direttamente la gestione delle crisi.

Sono stati richiesti **contributi per l'approntamento dei mezzi**, soprattutto nel quadro della decarbonizzazione. L'intento è che in futuro la Confederazione eroghi contributi per l'approntamento dei mezzi, per esempio per capacità di trasporto regionali. L'OCTSE non offre tuttavia un quadro giuridico a tal fine e addirittura vi rinuncia esplicitamente. L'obiettivo dell'OCTSE non è quello di consentire contributi per l'approntamento dei mezzi per ogni specifica situazione eccezionale, bensì che IT e GI si occupino dei rispettivi scenari.

Numerose prese di posizione hanno affrontato il tema dei provvedimenti preparatori delle IT a possibili **incidenti nucleari**, criticando la mancanza di precisione e chiarezza riguardo ai lavori previsti nel quadro della preparazione a eventi nelle centrali nucleari. Risultano tuttora poco chiari nell'attuazione concreta in particolare i temi della radioprotezione e delle persone con obbligo d'intervento. Da colloqui con l'Ufficio federale della protezione della popolazione è emerso che i rispettivi lavori di base non sono ancora a un punto tale da consentire una preparazione delle IT. Il testo del rapporto esplicativo è stato pertanto adeguato in questo senso.

### 3 Allegato 1 - Elenco dei partecipanti alla consultazione, per gruppi d'interesse

<b>Kantone / Cantons / Cantoni</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GR	Staatskanzlei des Kantons Graubünden
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
<b>In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
UDC	Unione Democratica di Centro / SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre
AdC	Alleanza del Centro / Die Mitte / Le Centre
<b>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</b>	
UCS	Unione delle città svizzere / Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses
<b>Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>

usam	Unione svizzera delle arti e mestieri / Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM)
economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere / Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses
USS	Unione sindacale svizzera / Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS)
<b>Organisationen / organisations / organizzazioni</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
CARBURA	Organizzazione svizzera di scorte obbligatorie di prodotti petroliferi
Migros	Federazione delle cooperative Migros
stradasvizzera	Federazione stradale svizzera FRS
IG Detailhandel	Comunità d'interesse del commercio al dettaglio svizzero
Coop e railCare	Coop Società Cooperativa e railCare SA
Swiss Int. Airlines	Swiss International Air Lines AG
usam	Organizzazione mantello delle PMI svizzere / Dachorganisation der Schweizer KMU / Organisation faîtière des PME suisse
usc	Unione Svizzera dei Contadini / Schweizer Bauernverband (sbv) / Union Suisse des Paysans (usp)
Avenergy Suisse	Avenergy Suisse
UTP	Unione dei trasporti pubblici / Verband öffentlicher Verkehr (VöV) / Union des transports publics (UTP)
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e della protezione dell'ambiente
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
CDDGP	Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia
<b>Transportunternehmen / entreprises de transport / imprese di trasporto</b>	
BLS SA	BLS SA
AutoPostale SA	AutoPostale SA
DB AG	Deutsche Bahn AG / Der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet (L'incaricato per le tratte ferroviarie tedesche in territorio svizzero)
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
RAILplus	RAILplus
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
FFS SA	Ferrovie federali svizzere FFS SA

## **4 Allegato 2 - Questionario relativo al progetto posto in consultazione dell'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti per la gestione di situazioni eccezionali**

- 1. Per attori nel settore dei trasporti s'intendono tutte le organizzazioni, gli enti e le imprese di trasporto che adempiono un compito nella preparazione o durante una situazione eccezionale.**
  - a) Nell'ordinanza sono nominati tutti gli attori rilevanti del settore dei trasporti?
  - b) Se no, quali altri attori dovrebbero essere inseriti?
  - c) I compiti degli attori nei trasporti sono descritti chiaramente o sono necessarie precisazioni? Se sono necessarie precisazioni, a quale articolo dell'ordinanza se ne dovrebbero aggiungere?
  
- 2. L'organo direttivo CTS è costituito da rappresentanti di tutti gli attori rilevanti nel settore dei trasporti in Svizzera. Si riunisce semestralmente e tratta questioni strategiche concernenti la gestione degli eventi nei trasporti.**
  - a) Nell'organo direttivo sono rappresentati tutti gli attori/enti rilevanti nel settore dei trasporti o manca un attore/ente?
  - b) I compiti dell'organo direttivo sono adeguati o mancano elementi o compiti importanti?
  
- 3. Nell'OCTSE sono stati ridefiniti i compiti degli enti federali nel settore dei trasporti in una situazione eccezionale.**
  - a) Sono nominati tutti i servizi rilevanti in seno all'Amministrazione federale o se ne dovrebbero nominare altri in quest'ordinanza?
  - b) Sono descritti tutti i compiti dei singoli enti della Confederazione sia nella preparazione per le situazioni eccezionali sia durante le stesse?

### **4. Altre osservazioni**

Altre osservazioni sul progetto in consultazione?