Public Affairs e regolamentazione · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dei trasporti
3003 Berna

Per e-mail a: WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch

Berna, 1 aprile 2022

Pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario UE: seconda fase di attuazione

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci dato la possibilità di esprimere il nostro parere nell'ambito della procedura di consultazione legata alla seconda fase di attuazione del pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario (di seguito 4RP(TP)).

Nel parere del 10 dicembre 2018 le FFS hanno manifestato il pieno sostegno alla procedura di attuazione in due fasi proposta dall'UFT relativamente al 4RP(TP). Siamo tuttora dell'avviso che l'approccio adottato sia corretto e in linea generale accogliamo con favore le modifiche richieste alla Lferr. Alla luce dell'interruzione delle trattative per l'accordo quadro istituzionale con l'UE, la variante scelta ci sembra opportuna anche allo stato attuale; tuttavia, solleva numerose questioni basilari e di natura pratica per il settore. Dalla prospettiva delle FFS sono rilevanti i punti di seguito.

1. Interoperabilità in considerazione delle caratteristiche del sistema ferroviario svizzero

Le FFS concordano sul fatto che la rete a scartamento normale della Svizzera faccia parte della rete ferroviaria interoperabile europea. Confermano al tempo stesso le riserve già espresse, sottolineando come l'attuazione delle disposizioni europee in materia di interoperabilità e sicurezza non debba incidere sulla qualità del sistema ferroviario svizzero (in termini di sicurezza, puntualità ed elevata capacità di rete con traffico misto). Si guarda con favore alla semplificazione dei processi auspicata, senza tuttavia che ciò comprometta i vantaggi assicurati dalle procedure consolidate in Svizzera, dal momento che l'obiettivo del 4RP(TP) di una maggiore efficienza ed economicità dei processi di omologazione in Europa non è stato completamente raggiunto (si veda anche capitolo 5 «Costi»).

FFS SA
Public Affairs e regolamentazione
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
meier.bernhard@sbb.ch / www.ffs.ch

Con l'attuazione della seconda fase del 4RP(TP), dare il proprio contributo alla legislazione ferroviaria europea diventerà più importante che mai. Pertanto, le FFS chiedono di rafforzare la gestione e il coordinamento degli uffici coinvolti in Svizzera sotto la direzione dell'UFT, al fine di garantire una posizione quanto più possibile unitaria nei gruppi di lavoro europei.

2. Buona armonizzazione tra i regolamenti e i processi svizzeri ed europei

È difficile valutare l'impatto concreto delle modifiche alla Lferr proposte per quanto riguarda il periodo precedente e seguente l'adeguamento dell'ATT. Per l'utenza sarebbe utile se le disposizioni della Lferr fossero più chiaramente distinte tra le fasi prima e dopo il trasferimento delle competenze di approvazione all'ERA. Si pensi ad esempio a processi e ruoli interessati, incluse le relative responsabilità, in aspetti riguardanti l'approvazione lato tratta di progetti ERTMS, l'approvazione di eccezioni o l'iter legale in caso di impugnazione di decisioni dell'ERA. Inoltre, non è sufficientemente descritta l'interazione tra il quadro normativo europeo e quello elvetico in caso di conflitti con riferimento alle conseguenze in Svizzera.

Per quanto concerne le disposizioni transitorie emanate in Europa (soprattutto nelle STI) e in Svizzera, per l'utenza e i richiedenti deve essere chiaro come queste vengono gestite dall'ERA e dall'UFT. In generale, le competenze di applicazione e procedura, che possono riguardare anche emanazioni non specifiche del settore ferroviario, dovrebbero essere descritte con maggiore chiarezza.

Ai fini di una disciplina coerente è quindi fondamentale che normative come l'Oferr, la DE Oferr e le direttive dell'UFT siano rielaborate ed entrino in vigore tempestivamente. Ciò vale per entrambe le fasi che precedono e seguono il trasferimento delle competenze di approvazione all'ERA. In considerazione dell'elevata importanza sia per progetti relativi a veicoli e impianti che per l'esercizio, è essenziale coinvolgere il settore nell'ulteriore sviluppo del regolamento tecnico. Così come nell'UE, anche in Svizzera il coinvolgimento del settore dovrebbe essere espressamente incluso nelle normative.

SBB CFF FFS

3. Chiarimento delle conseguenze sul traffico di frontiera

Il 4RP(TP) non disciplina esplicitamente le tratte in esercizio al confine, pertanto le competenze e la validità di certificati e omologazioni su di esse non sono chiare.

Le FFS sono favorevoli all'applicazione dell'art. 4a Lferr, in base al quale l'UFT – sulle tratte in esercizio al confine – può consentire l'applicazione delle normative tecniche e d'esercizio in vigore nel Paese confinante. Tuttavia, è importante che ciò sia reciproco, ossia che anche le normative e approvazioni svizzere possano essere riconosciute sulle tratte in esercizio al confine nel Paese confinante. All'occorrenza si deve creare il quadro normativo necessario nell'ATT.

4. Differenza tra i metodi e le procedure applicabili per il settore interoperabile e non interoperabile

Il disegno non distingue adeguatamente le regole applicabili per la rete ferroviaria interoperabile da quelle applicabili per la rete ferroviaria non interoperabile. Dal punto di vista dell'utenza è difficile capire quali disposizioni sono valide solo per la rete IOP, quali solo per la rete non IOP o quali per entrambe, come spieghiamo nelle nostre osservazioni ai singoli articoli.

5. Costi

Il rapporto esplicativo non tiene sufficientemente conto delle conseguenze finanziarie sul settore. Le FFS temono ad esempio che un prolungamento della procedura per l'omologazione di veicoli possa comportare maggiori tempi di fermo con costi elevati, che – in caso di omologazioni valide in più Paesi – oggi in Svizzera sono minimizzati grazie all'autorizzazione d'esercizio anticipata. Il disegno necessita di una dettagliata valutazione degli effetti della regolamentazione che tenga conto anche dei costi supplementari sostenuti durante la fase di transizione.

Apprezziamo molto l'esserci potuti confrontare con l'UFT su alcuni punti prima di esprimere il nostro parere. Per le FFS è fondamentale che l'UFT continui a coinvolgere il settore nell'ulteriore elaborazione del disegno e nelle normative connesse, nello spirito di una collaborazione consolidata. Le FFS si impegnano a fare attivamente la propria parte.

SBB CFF FFS

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. Per qualsiasi chiarimento è possibile rivolgersi a Matthieu Boillat (matthieu.boillat@sbb.ch).

Cordiali saluti

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Delegato Public Affairs e regolamentazione

In copia a:
Guido Vasella, responsabile Stato maggiore di direzione imprese parastatali, DATEC

Allegati:
Elenco delle osservazioni ai singoli articoli