

Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna

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

Berna, 30 ottobre 2015

Presenza di posizione delle FFS nell'ambito della procedura di consultazione sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci concesso la possibilità di prendere posizione in merito all'avamprogetto OIF nell'ambito della procedura di consultazione.

Costatiamo con piacere che le raccomandazioni formulate dal gruppo di esperti OIF di integrare le imprese ferroviarie in una struttura di holding e di separare i settori dell'infrastruttura e dei trasporti non troveranno applicazione. Reputiamo che questa decisione sia una chiara espressione a favore dell'ormai comprovato modello svizzero dei TP e del concetto di ferrovia integrata.

Abbiamo esaminato le modifiche proposte nell'avamprogetto sotto il profilo della loro applicabilità pratica, semplicità ed efficienza, nonché alla luce del principio di sussidiarietà (soluzioni settoriali prioritarie rispetto a regolamentazioni ufficiali). In linea di principio, a nostro avviso manca un'analisi d'impatto della regolamentazione che illustri gli effetti sugli investimenti, sui costi (del sistema globale) e sulle parti coinvolte. Di seguito vi sottoponiamo le nostre osservazioni e proposte.

I. Gestioni (leadership) di sistema: nessuna direttiva per il traffico viaggiatori

Le FFS sono favorevoli al disciplinamento delle **gestioni di sistema nel settore infrastrutturale**. In tal modo sarà possibile creare una base legale che regolamenti i compiti di sistema, finora disciplinati in primo luogo nelle convenzioni sulle prestazioni. Per contro, rifiutiamo l'istituzione del principio di trasparenza generale in virtù del quale si prevede di pubblicare i contratti, poiché i segreti aziendali ne risulterebbero compromessi.

Al contempo constatiamo che il progetto intende attribuire all'UFT anche il controllo delle **gestioni di sistema nel traffico viaggiatori**. A nostro avviso questa proposta si spinge oltre le finalità del progetto, poiché detti compiti non sono in alcun modo correlati all'organizzazione

FFS SA

Consiglio d'amministrazione e Direzione del Gruppo
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
N. tel. +41 51 285 00 01 · ulrich.gygi@sbb.ch · www.ffs.ch

dell'*infrastruttura* ferroviaria. Inoltre, non ci risulta chiaro perché l'ormai comprovato principio di sussidiarietà debba essere abbandonato.

Attualmente le imprese ferroviarie aderenti al servizio diretto compiono sforzi considerevoli le une nei confronti delle altre per attuare la semplificazione richiesta con una soluzione settoriale. Inoltre, poiché il progetto prevede una formulazione dei compiti di sistema nel traffico viaggiatori molto generica senza specificare nel dettaglio i criteri di aggiudicazione, una regolamentazione in questo settore andrebbe a ostacolare gli investimenti. In effetti, le aziende non investiranno in innovazioni che rischiano di essere dichiarate di pubblico dominio a seguito di procedure ufficiali (ad es. nel settore delle soluzioni di vendita e IT).

Proposte

L'art. 37 cpv. 1 e 3 del progetto di revisione Lferr va modificato come segue:

¹«L'UFT può incaricare gestori dell'infrastruttura ~~e terzi~~ in possesso delle debite competenze di assumere compiti preminenti per il trasporto ferroviario o per l'intero trasporto pubblico (compiti di sistema) se ciò consente di migliorare l'efficienza o l'interoperabilità o di giungere a soluzioni uniformi per la clientela.»

³«L'UFT ~~pubblica~~ può pubblicare il contratto garantendo la protezione dei segreti aziendali.»

Si deve rinunciare alla regolamentazione giuridica delle gestioni di sistema nel traffico viaggiatori: cancellazione dell'art. 18a e del completamento all'art. 28 cpv. 3 del progetto di revisione LTV.

II. Diritti di partecipazione in materia di infrastruttura: informazione anziché partecipazione

Con il FAIF sono stati regolamentati sotto la direzione dell'UFT sia la pianificazione a lungo termine dell'infrastruttura e delle offerte di trasporto, sia il coinvolgimento degli operatori di mercato. Per quanto concerne i compiti di breve e medio periodo nel settore degli investimenti e degli orari, già oggi si svolgono regolarmente colloqui tra le imprese di trasporto ferroviario (ITF), i gestori dell'infrastruttura (GI) e terzi, ad es. nell'ambito della collaborazione settoriale (Commissione Infrastruttura dell'UTP).

Per evitare eventuali discriminazioni, ora si vuole disciplinare anche la pianificazione a breve e medio termine degli investimenti e degli orari, introducendo pericolosi diritti di partecipazione. Tale partecipazione, unita a una condivisione delle competenze (UFT/RailCom) nel processo di escalation, comporterebbe un onere eccessivo. Inoltre, vi è il rischio che venga rimessa in discussione l'attuazione di provvedimenti già decisi nel quadro di accordi (ad es. convenzione sulle prestazioni) ai quali gli stessi attori hanno già avuto modo di partecipare.

A nostro avviso questi diritti devono pertanto limitarsi al diritto all'informazione, tenendo conto dei punti seguenti.

- La tutela dei diritti proposta va limitata al diritto all'informazione in merito ad aspetti concernenti l'esercizio ferroviario e la competenza va quindi attribuita esclusivamente a RailCom.
- Per evitare rallentamenti nelle procedure a breve e medio termine, ai ricorsi contro le decisioni della RailCom va tolto l'effetto sospensivo per legge (analogamente alle norme sulle decisioni del Servizio di assegnazione delle tracce SAT, art. 9s cpv. 2 del progetto di revisione Lferr).
- Dal progetto non si evince su quali investimenti (ampliamenti, mantenimento dell'infrastruttura esistente) siano applicabili i diritti. A nostro parere la loro applicabilità va limitata alle informazioni rilevanti per la realizzazione dei servizi di trasporto.
- Partiamo dal presupposto che il concetto di «interessato» espresso nell'art. 37a cpv. 1 del progetto di revisione Lferr stia a indicare che il diritto all'informazione si limita alle ITF in possesso di una concessione per la porzione di rete *interessata*.
- La proposta di sancire questi aspetti nelle due leggi Lferr e LTV crea un vuoto normativo per quanto riguarda il traffico merci. Occorre pertanto assicurarsi che quest'ultimo non sia svantaggiato rispetto al traffico viaggiatori.

Proposte

I diritti di partecipazione vanno convertiti in diritti all'informazione: l'art. 37a del progetto di revisione Lferr va modificato come segue:

¹ Il gestore dell'infrastruttura accorda alle imprese di trasporto ferroviario interessate e ai raccordati interessati il ~~diritto di partecipare~~ diritto all'informazione in merito alla pianificazione di progetti d'investimento concernenti la sua rete.

² Il ~~diritto di partecipazione~~ diritto all'informazione sussiste anche in relazione ad altri compiti che il gestore dell'infrastruttura è stato incaricato di assumere, in particolare compiti di sistema.

Competenze della RailCom in merito a decisioni sui diritti all'informazione secondo l'art. 37a del progetto di revisione Lferr: l'art. 40a^{ter} cpv. 1 lett. f del progetto di revisione Lferr va modificato come segue:

¹ La RailCom giudica le controversie concernenti: [...]

f. il ~~diritto di partecipazione~~ diritto all'informazione secondo l'articolo 37a.

**Togliere l'effetto sospensivo ai ricorsi contro le decisioni della RailCom:
all'art. 40 a^{quinquies} del progetto di revisione Lferr va aggiunto un capoverso:**

**2bis Eventuali ricorsi presentati alla RailCom in merito al diritto all'informazione secondo
l'art. 37a Lferr non hanno effetto sospensivo.**

III. Servizio di assegnazione delle tracce (SAT): lasciare la riscossione dei pagamenti al gestore dell'infrastruttura e assicurare la competenza tecnica

Nell'ambito dell'assegnazione delle tracce, le FFS sono manifestamente a favore di prestazioni non discriminatorie. L'attuale gestione, curata da Traccia Svizzera SA, funziona senza problemi. Se per motivi di ordine superiore è necessario trasformare questo servizio in un istituto della Confederazione creando così un nuovo organo federale, a nostro avviso nel progetto è opportuno apportare le seguenti modifiche.

- **Lasciare al gestore dell'infrastruttura il compito di riscuotere il canone di utilizzazione delle tracce:** il progetto prevede che in futuro FFS Viaggiatori e FFS Cargo paghino il canone di utilizzazione delle tracce al Servizio di assegnazione delle tracce, il quale si occuperà poi di versarlo alle FFS. Per esternalizzare l'incasso al SAT sarebbe necessario implementare nuove interfacce e definire norme aggiuntive. Ciò comporterebbe costi supplementari e, di conseguenza, anche maggiore inefficienza nel processo di conteggio, senza un evidente valore aggiunto per i GI e le ITF.

Proposta

Rinunciare a esternalizzare l'incasso e mantenere lo stato attuale delle cose: cancellare l'art. 9d cpv. 2 lett. c del progetto di revisione Lferr.

- **Composizione del consiglio d'amministrazione:** il progetto impedisce ai collaboratori dei GI di entrare a far parte del consiglio d'amministrazione del SAT. Così facendo verrebbero escluse quasi tutte le persone in possesso del know-how settoriale, fatto che fa automaticamente sorgere dei dubbi in merito alla competenza tecnica e all'equilibrio all'interno del consiglio. Non vediamo alcun motivo per escludere dalla nomina un collaboratore di un GI che non è né incaricato dell'assegnazione delle tracce, né responsabile di un settore di trasporto.

IV. Diritti dei passeggeri: eccezione per il traffico regionale e limitazione della responsabilità

Siamo favorevoli al fatto che i diritti dei viaggiatori siano rafforzati non solo in ambito ferroviario, ma anche per quanto riguarda il trasporto su strada (autobus a lunga percorrenza). È buona cosa che in questo progetto venga assunto un punto di vista esplicitamente intermodale.

Ciononostante, non reputiamo necessario alcun intervento volto a ridefinire le norme che regolano la condiscendenza. Già oggi in caso di ritardi o perturbazioni offriamo ai nostri clienti su base volontaria un indennizzo semplice. Per ritardi a partire da 60 minuti il personale dei treni distribuisce un Rail Check Sorry del valore di CHF 10.– (2^a classe) o CHF 15.– (1^a classe) che può essere utilizzato direttamente sul treno al minibar o nella carrozza ristorante, oppure allo sportello. Anche per quanto concerne il traffico viaggiatori internazionale da/per la Svizzera esistono già ora disposizioni simili a quelle proposte nel progetto in relazione ai diritti dei viaggiatori. Pertanto, è lecito chiedersi se una regolamentazione formale, molto onerosa in termini amministrativi per i clienti, comporti effettivamente un valore aggiunto rispetto alle pratiche attualmente in uso.

Inoltre, il fatto di sancire per legge i diritti dei viaggiatori viene motivato con il recepimento di un regolamento rientrante nel terzo pacchetto ferroviario dell'UE (regolamento CE sui diritti dei passeggeri 1371/2007). Tuttavia, l'attuazione di detto regolamento è in corso di valutazione in vista di una revisione globale. Si pone quindi la questione di sapere se in quest'ambito sia veramente opportuno conformarsi al diritto europeo, quando questo sarà presto modificato.

Proposta principale

Rinunciare a regolamentare per legge i diritti dei viaggiatori e conservare l'attuale sistema di condiscendenza non soggetto a formalità burocratiche: cancellare l'art. 21 del progetto di revisione LTV.

Qualora i diritti dei passeggeri dovessero comunque essere regolamentati, a nostro avviso nel progetto dovranno essere integrati i punti seguenti.

- Poiché la modifica legislativa proposta comporterebbe una responsabilità illimitata per le imprese di trasporto, la legge dovrebbe espressamente prevedere un limite della responsabilità.
- Per motivi di certezza giuridica, nella legge andrebbe sancita anche l'eccezione generica relativa al traffico regionale.

Eventuale proposta

L'art. 21 cpv. 5 del progetto di revisione LTV va modificato come segue:

Il limite di responsabilità ammonta a [ammontare in CHF]. Il Consiglio federale disciplina i dettagli della responsabilità. Può prevedere eccezioni per Fanno eccezione il traffico regionale e locale.

V. Procedura di approvazione dei piani: mantenere una competenza adeguata

A fronte dell'attuale situazione giuridica e della pratica corrente, le utilizzazioni accessorie a scopi commerciali (ad es. impianti pubblicitari e spazi commerciali sui marciapiedi e nei sottopassaggi) vengono approvate con una procedura cantonale o comunale. L'art. 18 cpv. 1^{bis} del progetto di revisione Lferr implicherebbe che queste utilizzazioni debbano essere approvate dall'UFT come progetti rilevanti per l'esercizio ferroviario. Tuttavia, in virtù dell'art. 18m Lferr, l'UFT può già oggi esprimersi in merito ai progetti commerciali, in particolare su aspetti legati alla sicurezza.

Cambiando la competenza, la durata dell'approvazione di simili, in genere piccoli, progetti si allungherebbe notevolmente, comportando un maggiore onere amministrativo. Non è pertanto necessario togliere ai Cantoni la propria competenza in relazione a questi progetti e rinunciare così a una procedura rapida in loco.

Proposta

Cancellare l'art. 18 cpv. 1^{bis} del progetto di revisione Lferr senza sostituzione.

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. In caso di domande potete rivolgervi ai sottoscritti o al signor Bernhard Meier (meier.bernhard@sbb.ch).

Cordiali saluti

Dr. Ulrich Gygi
Presidente del Consiglio d'amministrazione

Andreas Meyer
CEO

Allegato: risposte delle FFS al questionario relativo all'avamprogetto

Copia a (per e-mail):

- Walter Thurnherr, Segretario generale DATEC, walter.thurnherr@uvek.admin.ch
- Dr. Serge Gaillard, Direttore AFF, serge.gaillard@efv.admin.ch