



Xxx 2024

Revisione delle ordinanze concernenti l'accesso alla rete ferroviaria e dell'ordinanza sugli orari

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Situazione iniziale	2
2	Svolgimento della consultazione	2
	2.1 Rinuncia esplicita a entrare nel merito	2
3	Risultati della procedura di consultazione	3
	3.1 Punti essenziali del progetto	3
	3.2 Campo d'applicazione dell'OARF	4
	3.2.1 Autorizzazione di accesso alla rete	4
	3.2.2 Pianificazione dell'utilizzazione della rete	5
	3.2.3 Prezzo di traccia	5
	3.2.4 Orario	6
	3.3 Valutazione globale del progetto	6
	3.4 Pareri ai singoli articoli dell'OARF	6
	3.4.1 Altre osservazioni	14
	3.5 Pareri ai singoli articoli dell'OARF-UFT	14
	3.5.1 Altre osservazioni	16
	3.6 Pareri ai singoli articoli dell'OORA	17
	3.6.1 Altre osservazioni	19
4	Elenco dei partecipanti alla consultazione.....	20
	4.1 Cantoni	20
	4.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale.....	20
	4.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	20
	4.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia	21
	4.5 Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o dell'OTV	21
	4.6 Comunità tariffarie Svizzera	22
	4.7 Organizzazioni.....	22
	4.8 Altri	23

1 Situazione iniziale

Il 29 novembre 2023 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione sulla revisione delle ordinanze concernenti l'accesso alla rete ferroviaria e dell'ordinanza sugli orari presso i Cantoni, i partiti, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia nonché presso gli ambienti interessati.

2 Svolgimento della consultazione

La procedura di consultazione si è svolta dal 29 novembre 2023 al 16 marzo 2024.

Sono stati invitati a partecipare 164 soggetti (destinatari).

Sono pervenuti 45 riscontri, in 4 dei quali si è rinunciato a entrare nel merito.

	Destinatari	Riscontri pervenuti	Rinuncia esplicita a entrare nel merito
1. Cantoni e Conferenza dei governi cantonali (CdC)	27	26	1
2. Partiti	12	2	0
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	0	0
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	2	1
5. Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o della Lferr	47	9	0
6. Comunità tariffarie Svizzera	18	1	1
7. Organizzazioni	48	4	1
8. Altri	1	1	0
Totale	164	45	4

I pareri sono raccolti in un documento separato pubblicato sul sito Internet della Cancelleria della Confederazione svizzera (CaF).

2.1 Rinuncia esplicita a entrare nel merito

Cantone di Sciaffusa
Comunità tariffaria Onde Verte
Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Unione svizzera degli imprenditori

3 Risultati della procedura di consultazione

3.1 Punti essenziali del progetto

Il progetto prevede l'ulteriore sviluppo delle basi legali per l'accesso delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) all'infrastruttura ferroviaria svizzera nonché per l'allestimento degli orari ufficiali per il traffico viaggiatori.

Le condizioni generali per l'accesso alla rete ferroviaria, ovvero per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle ITF, sono disciplinate nell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), che stabilisce tra l'altro i requisiti per l'autorizzazione di accesso alla rete, le regole di pianificazione per l'utilizzazione della rete e l'assegnazione delle tracce nonché il prezzo di queste ultime. Diverse disposizioni dell'OARF sono precisate nell'ordinanza dell'UFT del 14 maggio 2012 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT; RS 742.122.4).

Le disposizioni dell'OARF sono basi importanti sia per i ricavi commerciali dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria (GI) sia per i costi delle ITF. Per la conclusione delle convenzioni sulle prestazioni (CP) secondo l'articolo 51 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) è particolarmente rilevante che per i conti di previsione delle imprese esista sicurezza di pianificazione. Per tale motivo, è opportuno procedere a una verifica di tali disposizioni ogni quattro anni. L'ultima revisione parziale dell'OARF risale al periodo CP 2021–2024 ed è in vigore dal 1° gennaio 2021. Secondo questo ritmo, le modifiche richieste dovranno entrare in vigore il 1° gennaio 2025 ed essere applicabili per il periodo CP 2025–2028.

Il prezzo di traccia, che le ITF versano ai GI come compenso per l'utilizzo della loro rete ferroviaria, è un elemento centrale delle disposizioni sull'accesso alla rete. Per il prossimo periodo CP si intende mantenere l'attuale struttura del sistema svizzero di definizione di questo prezzo e non apportare alcuna modifica a livello di OARF.

Nel 2022/23 l'UFT ha però condotto una valutazione del vigente sistema di definizione, le cui raccomandazioni indicano la necessità di un adeguamento più globale. L'UFT avvia lavori a tutto tondo per la relativa attuazione, che prevede di concretizzare negli adeguamenti giuridici in vista del periodo CP 2029–2032, ovvero quello successivo al prossimo. Mediante un processo indipendente, nella primavera 2024 sono già state definite disposizioni rilevanti per il calcolo dei prezzi di traccia a livello di OARF-UFT, che saranno determinanti per le CP 2025–2028.

La necessità di adeguare con premura l'OARF scaturisce inoltre da un lato dalla modifica di tre basi legali e dall'altro dai notevoli svantaggi che genererebbe una rinuncia alla riforma. La prima modifica ha interessato la nuova competenza della Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) e del Servizio di assegnazione delle tracce (SAT) stabilita nella Lferr; in secondo luogo è stata definita la capacità professionale nell'ambito della riconfigurazione del certificato di sicurezza (CSic) nella Lferr e nell'ordinanza del 4 novembre 2009 sulle attività rilevanti per la sicurezza nel settore ferroviario (OASF; RS 742.141.2); la terza modifica riguarda il recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10, a proposito del quale senza la revisione permarrebbe una pendenza della Svizzera nei confronti dell'UE. Per quanto concerne l'importo della somma assicurata e la configurazione della responsabilità civile per l'autorizzazione di accesso alla rete, senza adeguamenti vi è il rischio che le imprese non possano più concludere un'assicurazione.

Con l'adeguamento dell'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1) la Svizzera ha recepito, al 1° dicembre 2019, la procedura europea riguardante i metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza e le disposizioni sul rilascio dei certificati di sicurezza unici alle ITF. A seguito dell'introduzione di questa procedura europea, per i trasporti internazionali (trasporti in più Paesi) e per quelli di confine di ITF estere l'UFT non rilascia più CSic parte B, per i quali si esigeva la prova di stipula di un'assicurazione di responsabilità civile per un importo di garanzia di 100 milioni di franchi. Tuttavia, anche queste ITF devono continuare a disporre di una sufficiente copertura assicurativa. Con il venir meno del CSic parte B è decaduta contemporaneamente

la possibilità di verificare se le imprese estere posseggono una copertura assicurativa di 100 milioni di franchi. Si tratta di un vuoto giuridico che dovrà essere colmato.

Le disposizioni dell'OARF vengono altresì adattate in funzione delle esperienze maturate nella pratica per quanto concerne la pianificazione dell'utilizzazione della rete e il prezzo di traccia, prevedendo per esempio l'erogazione di indennità per limitazioni della capacità di durata non inferiore a un intero anno d'orario.

I lavori di aggiornamento delle disposizioni su pianificazione dell'utilizzazione della rete e assegnazione delle tracce hanno evidenziato un legame contenutistico con l'allestimento dell'orario, di conseguenza è stata sopposta a revisione, sfociata poi in una revisione totale, anche l'ordinanza del 4 novembre 2009 sugli orari (OOra; RS 745.13).

Il progetto non dà luogo ad alcuna incompatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera.

3.2 Campo d'applicazione dell'OARF

L'attuale campo d'applicazione dell'OARF (art. 1 cpv. 1) esclude i terzi. Ciò solleva la questione riguardo all'opportunità che nell'ordinanza venga assegnata rilevanza alla responsabilità commerciale, ovvero ai terzi, che sono invece inclusi nel campo d'applicazione a livello di Lferr. La questione è importante soprattutto in relazione al prezzo di traccia. Hupac AG, per esempio, secondo la vigente applicazione dell'articolo 9a capoverso 4 Lferr è un'«impresa interessata a svolgere il trasporto ferroviario», che ordina treni senza diventare un'ITF. In tale contesto occorre considerare anche questioni legate alla responsabilità, di rilievo per i rapporti verso l'interno come verso l'esterno. Una modifica in questo senso del campo d'applicazione può avere ripercussioni molto profonde sull'intera OARF. La questione sarà pertanto approfondita in un'altra occasione e integrata in una revisione successiva dell'ordinanza.

Il campo d'applicazione per le disposizioni concernenti i prezzi di traccia di cui alla sezione 6 va esteso alle tratte per le quali la Confederazione ha concluso rispettivamente una CP secondo l'articolo 51 Lferr con il GI o una convenzione sull'offerta secondo l'articolo 21 dell'ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16) con l'ITF (art. 1 cpv. 4 OARF).

3.2.1 Autorizzazione di accesso alla rete

Secondo gli articoli 8c e segg. Lferr, in Svizzera chi intende effettuare trasporti ferroviari deve disporre di una licenza in quanto ITF, la cosiddetta autorizzazione di accesso alla rete, e di un CSic, fatto salvo il diritto sul trasporto regolare e professionale di viaggiatori di cui agli articoli 6–8 della legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1). L'UFT rilascia l'autorizzazione di accesso alla rete per un massimo di dieci anni se l'impresa:

- a) dispone di un'organizzazione sufficiente e delle conoscenze e dell'esperienza necessarie per garantire un esercizio sicuro e affidabile;
- b) ha una capacità finanziaria e una copertura assicurativa sufficienti;
- c) soddisfa i requisiti in materia di affidabilità dei responsabili della direzione;
- d) osserva le prescrizioni in materia di diritto del lavoro e le condizioni di lavoro abituali nel settore;
- e) ha la propria sede in Svizzera.

I dettagli delle disposizioni di cui agli articoli 8c e 8d Lferr sono disciplinati nell'OARF. D'ora in poi l'autorizzazione di accesso alla rete non dovrà più limitarsi a determinati tipi di trasporto o tratte.

Per quanto concerne l'accesso alla rete per le imprese svizzere, nell'OARF può essere cancellato il rimando alla capacità professionale a seguito delle modifiche nella Lferr e nell'OASF. Inoltre, con il recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 la competenza di richiedere una prestazione di

garanzie può essere trasferita dall'UFT al GI. L'importo della somma assicurata e la configurazione della responsabilità civile sono stati esaminati e adeguati alle imprese svizzere.

Il venir meno del CSic parte B ha generato una lacuna nell'accesso alla rete per le imprese estere, che viene colmata con la presente revisione.

La convenzione sull'accesso alla rete viene aggiornata a livello di disposizioni sul contenuto e in futuro sarà pubblicata. Con le competenze del SAT introdotte nella Lferr e poste in vigore il 1° luglio 2020 ovvero il 1° gennaio 2021 decade l'obbligo di notifica dei GI sulla propria rete nei confronti dell'UFT.

3.2.2 Pianificazione dell'utilizzazione della rete

Nell'ambito della pianificazione dell'utilizzazione della rete sono proposti diversi adattamenti. Attualmente i criteri per l'introduzione di limitazioni della capacità a causa di lavori di costruzione di cui al piano di utilizzazione della rete (PiUR) non sono sufficientemente chiari. Si propone pertanto di precisarli nonché di collegarli con l'elenco delle limitazioni per lavori, che secondo l'articolo 11b OARF devono essere pubblicate. Ne conseguono diversi adeguamenti e precisazioni riguardo all'attribuzione delle tracce e ai lavori di costruzione pianificabili (art. 11b), per esempio in merito all'annuncio dei cantieri o all'indennizzo. Viene inoltre prospettato un nuovo articolo in relazione al cosiddetto progetto Timetabling and Capacity Redesign (TTR), un progetto europeo che mira a migliorare l'allineamento tra il processo di ordinazione e assegnazione delle tracce e le rispettive esigenze del mercato nel trasporto di viaggiatori e merci. A livello europeo vi sono ancora diversi aspetti da chiarire circa l'esatta strutturazione dei processi. Con il nuovo articolo s'intendono consentire progetti pilota volti alla raccolta di esperienze necessarie per l'introduzione del TTR.

3.2.3 Prezzo di traccia

Il prezzo di traccia è disciplinato sia all'articolo 9c Lferr sia nell'OARF e nell'OARF-UFT. Si tratta del compenso che le ITF devono corrispondere ai GI per poter circolare sulla loro rete ferroviaria. Si compone del prezzo per le prestazioni di base e dei prezzi per le prestazioni supplementari (art. 18 cpv. 1 OARF). Il prezzo per le prestazioni di base si compone del prezzo di base, del contributo di copertura e del prezzo dell'energia elettrica (art. 18 cpv. 2 OARF).

I ricavi delle tracce sono, assieme alle indennità della Confederazione, la principale fonte di entrate dei GI. Ammontano a circa 1,5 miliardi di franchi l'anno (media 2017–2021 senza le restrizioni del traffico causate dalla pandemia di COVID-19) e consentono di coprire circa un terzo dei costi dell'infrastruttura ferroviaria (mantenimento della qualità ed esercizio). I restanti costi non coperti sono sostenuti dalla Confederazione attraverso le CP con i GI.

Le modifiche qui poste in consultazione, tuttavia, non hanno ripercussioni sulla determinazione del prezzo di traccia, bensì costituiscono principalmente miglioramenti, precisazioni e semplificazioni.

Gli adeguamenti che riguardano la determinazione del prezzo di traccia per le CP del periodo 2025–2028 sono oggetto di un progetto separato. In merito ha avuto luogo un coinvolgimento degli ambienti interessati, dal 28 giugno all'11 agosto, in alcuni casi protratto fino al 15 settembre 2023, per la revisione parziale dell'OARF-UFT, durante il quale sono stati consultati i GI, le ITF, i Cantoni, il SAT e diverse associazioni, tra le quali per esempio VAP, Cargorail, Unione dei trasporti pubblici (UTP) e Railplus. Obiettivo di tale revisione parziale è realizzare le principali modifiche che consentano di determinare il prezzo di traccia in modo da coprire i costi marginali dell'infrastruttura per il prossimo periodo CP 2025–2028. Gli adeguamenti previsti si limitano a un aggiornamento dei prezzi di base all'articolo 1 e degli allegati 1 e 2, concernenti i supplementi per la domanda e per le fermate. Sull'introduzione del nuovo prezzo di base sarà presa una decisione definitiva nella primavera 2024, dopo le valutazioni scaturite dal coinvolgimento degli ambienti interessati e dopo aver verificato la copertura effettiva dei costi marginali delle FFS per il 2022 e il 2023. L'informazione in merito seguirà separatamente e indipendentemente dal presente progetto.

Nel 2022/23, inoltre, l'UFT ha commissionato una valutazione degli elementi di incentivazione del sistema di definizione del prezzo di traccia 2017. Le raccomandazioni scaturite dal relativo rapporto finale saranno esaminate e attuate con orizzonte periodo CP 2029–2032. In pratica ciò vuol dire che il sistema di definizione con gli elementi di incentivazione attuali non subirà variazioni per il periodo CP 2025–2028.

3.2.4 Orario

L'OOra disciplina, in virtù dell'articolo 13 capoverso 3 LTV, la procedura di allestimento e di pubblicazione degli orari delle corse regolari destinate al trasporto di viaggiatori delle imprese di trasporto titolari della rispettiva concessione secondo l'articolo 6 LTV o imprese a loro parificate in virtù di un accordo internazionale nonché delle imprese che si sottopongono volontariamente all'OOra.

Nell'ambito della revisione totale «impresa di trasporto» è sostituito, come già negli altri atti normativi, con «impresa». Inoltre si precisa a livello di ordinanza lo svolgimento della procedura di allestimento dell'orario, adeguandolo agli sviluppi tecnici della trasmissione di dati. Oggi infatti è possibile trasmettere più dati a un ente centrale idoneo per la gestione di sistemi d'informazione elettronici, siano essi dati concernenti progetti d'orario, l'orario ufficiale, dati in tempo reale oppure dati sugli eventi. Al momento una maggiore flessibilità della procedura di allestimento dell'orario nel traffico viaggiatori, con particolare riferimento alla pianificazione a finestra mobile, non è oggetto di discussione.

3.3 Valutazione globale del progetto

I **Cantoni** sono in linea di principio favorevoli alla nuova struttura delle ordinanze. I pareri toccano temi molto eterogenei. Le obiezioni hanno riguardato, tra le altre cose, le tempistiche o il coinvolgimento dei committenti nel traffico regionale viaggiatori (TRV).

Tra i **partiti** si sono espressi il PSS e l'UDC, entrambi a favore del progetto. L'UDC chiede che si ottimizzi il sistema di definizione del prezzo di traccia in quanto a redditività ed efficienza per il periodo 2029–2032.

Tra le **associazioni mantello dell'economia** ha espresso il suo parere l'Unione sindacale svizzera, sostenendo gli adeguamenti proposti, scaturiti prevalentemente da modifiche legislative di ordine preminente.

Nel merito del progetto sono entrate 9 delle **imprese di trasporto (IT)** beneficiarie di indennità secondo la LTV o la Lferr interpellate. In linea di principio tutte sostengono le proposte del Consiglio federale, ma chiedono alcuni stralci, modifiche e precisazioni. Il parere più esteso è stato quello delle FFS.

Di base positive sono state le reazioni da parte di **organizzazioni e altri partecipanti**. In alcuni casi sono stati richiesti adattamenti di minor portata.

3.4 Pareri ai singoli articoli dell'OARF

Articolo 1

Quest'articolo disciplina oggetto e campo d'applicazione.

Le FFS suggeriscono di integrarlo con un **capoverso 5**: «Le disposizioni commerciali della presente ordinanza non legate alla qualifica di un'impresa di trasporto ferroviario a livello di tecnica della sicurezza possono essere applicate, per analogia, anche a terzi (art. 9a cpv. 4 Lferr). Il gestore dell'infrastruttura disciplina e pubblica i dettagli nelle condizioni di base dell'accesso alla rete secondo l'articolo 10 capoverso 1 lettera d OARF.».

In alternativa a un nuovo capoverso 5, per le FFS sarebbe pensabile che si rinunci temporaneamente a nominare i terzi in maniera esplicita e si stabilisca soltanto nelle condizioni di accesso alla rete dei GI o nelle disposizioni del SAT quali norme legali si rivolgono, per analogia, anche a terzi.

Articolo 3

Quest'articolo sancisce la facoltà dell'UFT di rilasciare o di rinnovare un'autorizzazione di accesso alla rete.

Il Cantone di Friburgo si dice contrario allo stralcio del **capoverso 2**, che toglierebbe la possibilità di limitare il diritto di accesso alla rete a determinati tipi di trasporto o sezioni di tratta.

Articolo 5b

L'articolo tratta della copertura assicurativa di un'ITF.

In riferimento al **capoverso 1** le FFS sottolineano le grandi differenze delle somme assicurative tra la Svizzera e l'Unione europea, che considerano un ostacolo per singoli treni internazionali con esiguo volume di traffico (p. es. treni per pellegrini, Orientexpress). L'elevato dispendio per assicurare la circolazione solo fino alla stazione di confine svizzera comprometterebbe la redditività e quindi l'effettuazione di tali trasporti.

Articolo 9a

Qui si stabilisce il contenuto del piano di utilizzazione della rete.

Il Cantone di Soletta richiede di modificare il **capoverso 1 lettera e**, sostituendo «volume di traffico stimato al giorno» e «nonché le loro ripercussioni sulle capacità» con «capacità garantite». La richiesta parte dal fatto che in Svizzera il programma di utilizzazione della rete (PrUR) costituisce una base con capacità garantite per il PiUR, di conseguenza le ripercussioni sulle capacità possono essere definite nel PrUR sulla scorta di quelle garantite per tipo di traffico. Il Cantone reclama un adeguamento in questo senso anche per l'**articolo 11b capoversi 2 e 3**.

Secondo le FFS, per uniformità con l'articolo 11b OARF al **capoverso 1 lettera e** «note» dovrebbe essere sostituito con «pianificabili».

Inoltre, l'indicazione delle ripercussioni sulle capacità per tipo di traffico va oltre quanto stabilito dal diritto europeo e annunciato dalla stessa OARF. La criticità in questo caso consiste nel fatto che il «30 per cento del volume di traffico stimato al giorno» nell'UE e nella direttiva OARF non è riferito ai tipi di trasporto. La formulazione proposta dall'UFT manca pertanto di coerenza con quella del diritto europeo e del requisito dell'OARF. Le FFS pertanto la respingono, proponendo di sostituirla con quanto segue: «Per tali limitazioni della capacità sono indicate, se note, le ripercussioni sulle capacità minime nelle ore modello per tipo di trasporto.».

La BLS sostiene che al **capoverso 2** si debba definire il carattere vincolante degli orari di arrivo, partenza e transito indicati nonché precisare che la stessa vale per il trasporto sia di viaggiatori che di merci.

Il Cantone di Soletta chiede di riformulare questo capoverso in analogia alla lettera e del precedente.

Le FFS rilevano che nel 2024 l'UFT ha avviato una valutazione PrUR/PiUR, i cui risultati confluiscono direttamente, a ragione, nell'OARF rivista. Le FFS ritengono di estrema importanza che con la presente revisione non si anticipino in qualche modo i risultati della valutazione PrUR/PiUR in corso che sta analizzando, in particolare, i contenuti di questo articolo e le relative proposte di modifica. La formulazione dell'UFT ne anticiperebbe le evidenze e dovrebbe pertanto limitarsi a quanto già esistente. Le FFS chiedono pertanto che dal capoverso 2 venga stralciata la frase proposta «Può contenere altresì dati sulle limitazioni della capacità di massimo sette giorni consecutivi o che causano restrizioni del volume di traffico stimato inferiori al 30 per cento al giorno nonché le loro ripercussioni sulle capacità di ogni tipo di traffico.».

Lo stesso stralcio è richiesto da SOB. La valutazione PrUR/PiUR in corso è citata anche dall'UTP.

In merito allo stralcio: in linea di principio le FFS ritengono che l'estensore possa concordare i contenuti potestativi con l'autorità che rilascia l'approvazione. Con questo passaggio si specificano ulteriori «contenuti potestativi», mentre le FFS sono dell'avviso che nell'ordinanza debba essere definita solo la prestazione minima obbligatoria.

Inoltre, l'estensione «potestativa» qui proposta in riferimento alla rappresentazione di limitazioni della capacità intacca la precisazione di cui all'articolo 9a capoverso 1 lettera e.

Articolo 9a in combinazione con l'11b

Oggetto dell'articolo 9a è il PiUR, quello dell'11b i lavori di costruzione pianificabili. In merito alla **lettera e dell'articolo 9a in combinazione con il capoverso 2 dell'articolo 11b**, BLS sostiene che il concetto di «limitazioni della capacità note» debba essere delimitato in maniera più chiara e che il GI debba rendere conto dell'applicazione. Menzionando esplicitamente in più punti le «limitazioni note» si offre al GI la possibilità di aggirare i regolari iter e tempi procedurali avanzando motivazioni qualsiasi.

Sezione 4: Attribuzione delle tracce

La Deutsche Bahn AG (DB) si esprime in maniera generale sulla sezione 4, che disciplina l'assegnazione delle tracce e, in tale contesto, anche le competenze e i compiti del SAT. Quest'ultimo non ha potestà sulle tratte tedesche in territorio svizzero. La DB propone la seguente «clausola di apertura»: **«Su tratte in prossimità della frontiera le competenze e i compiti del SAT possono essere assolti anche da altri enti.»**.

Articolo 11

Quest'articolo è dedicato alle scadenze per la richiesta delle tracce.

Per il **capoverso 1** il Cantone di Soletta suggerisce, in riferimento all'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, la precisazione «(versione dell'allegato VII secondo la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017)», al fine di assicurarsi che si tenga conto della versione più recente.

Articolo 11b

Oggetto dell'articolo sono i lavori di costruzione pianificabili.

Le FFS fanno notare che all'articolo 11b (e nell'OARF-UFT) sono stati usati i due termini «limitazioni della capacità» e «restrizioni», mentre finora nella maggior parte dei casi è stato utilizzato soprattutto il primo. Nonostante si tratti di una differenza minima, le FFS ritengono si debba optare per uno dei due, onde evitarsi domande sulle differenze di significato.

Le Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) fanno notare che il calendario esatto dei lavori di costruzione è determinato nel contesto urbano, di regola con il coordinamento dell'ufficio tecnico comunale o cantonale e nella maggior parte dei casi nel corso dell'anno. Ritengono che rispettare le scadenze sia impossibile e ricordano che le imprese interessate vengono informate direttamente.

Il Cantone di Friburgo auspica che ai **capoversi 1 e 2** vengano introdotti i concetti della capacità minima da garantire e di interruzioni non ricorrenti in più anni consecutivi.

Secondo BLS il termine «cambio dell'orario della rete» di cui al **capoverso 2** è sconosciuto e dovrebbe essere definito nell'ordinanza.

In questo stesso capoverso le FFS ritengono che «qualora note» dovrebbe essere sostituito con «se pianificabili», in modo da conferire maggiore sicurezza di pianificazione. Inoltre, nel rapporto esplicativo andrà spiegato chiaramente cosa si intende per «sette giorni consecutivi» e «30 per cento del volume di traffico» (che potrebbe essere calcolato in modi diversi).

Per il **capoverso 3** le FFS propongono di modificare «tre mesi prima» in «sei mesi prima»: le ITF devono disporre per tempo di informazioni dettagliate per avviare la propria pianificazione.

Diversamente dal capoverso 2, si dovrebbe evitare un generale aggiornamento ed effettuarlo solo in casi eccezionali (è prioritario che ci siano tre mesi di stabilità).

L'obbligo di indennizzo dei GI si dovrebbe però applicare, com'è già il caso ora, solo in caso di annuncio meno di tre mesi prima. La precisazione si rende necessaria per evitare il rischio di un aumento massiccio delle indennità da pagare alle ITF, con notevole rincaro dell'infrastruttura ferroviaria. È pertanto obbligatorio completare il capoverso con la seguente frase: *«L'obbligo di indennizzo per i GI a causa di un annuncio tardivo secondo l'articolo 11b capoverso 12 si applica se il GI annuncia la limitazione meno di tre mesi prima.»*

Il Cantone di Friburgo auspica che la consultazione di cui al **capoverso 4** includa anche i committenti.

Le FFS chiedono lo stralcio del capoverso 4: il coordinamento materiale dei cantieri non potrebbe svolgersi mediante il processo PiUR. Non è opportuno che l'elaborazione comune iterativa delle limitazioni e dei programmi sostitutivi si svolga nel quadro di tale processo; inoltre nel rapporto esplicativo non si descrivono adeguatamente le ripercussioni del nuovo articolo (p. es. quali sono i «dispositivi di servizio interessati»? Le parti consultate hanno diritto di veto? ecc.).

Finora le esigenze (garanzia delle tracce) degli impianti di servizio non sono state inserite nel PiUR. Affinché la modifica proposta possa funzionare, si dovrebbero assicurare in quest'ultimo le garanzie delle tracce per i treni di materiale rotabile vuoti. Altrimenti, in caso di limitazioni causate da cantieri i gestori di dispositivi di servizio vanno consultati separatamente e non nel quadro del PiUR.

Ci si chiede inoltre come debba essere interpretato tale articolo nel contesto della modifica proposta per il **capoverso 7**. Sono infatti previste due consultazioni: una secondo il capoverso 4 per le limitazioni della capacità superiori a sette giorni consecutivi e che causano restrizioni del volume di oltre il 30 per cento e una secondo il capoverso 7 se la limitazione dura meno di un anno d'orario. Sono necessarie entrambe? Oppure il capoverso 7 intende essere un'integrazione ritenendo che occorre una consultazione anche per limitazioni inferiori a sette giorni o al 30 per cento?

In merito al capoverso 4 la ComFerr ritiene che i concetti «principali gestori» e «dispositivi di servizio interessati» siano definiti poco chiaramente e che «dispositivi di servizio» non è definito in maniera inequivocabile dal diritto svizzero. La ComFerr ritiene che tra i «principali gestori» da coinvolgere nella consultazione sulle limitazioni della capacità debbano rientrare almeno tutti i gestori di impianti di transbordo del traffico combinato e i maggiori gestori dei binari di raccordo. Inoltre resta da chiarire la questione della definizione di «dispositivi di servizio» e capire se un commento nel rapporto esplicativo e un eventuale rimando alla designazione nel diritto europeo siano sufficienti a creare la necessaria chiarezza.

BLS ritiene che il **capoverso 5** andrebbe completato come segue: «[...], il gestore dell'infrastruttura può convenire [...] limitazioni della capacità senza ripercussioni sulle catene di trasporto nel traffico viaggiatori **e merci** [...]».

Le FFS auspicano una delucidazione nel rapporto esplicativo considerato che non è chiaro cosa succederebbe in caso di disaccordo: esiste un ente al quale sottoporre eventuali controversie?

Al **capoverso 6** bisognerebbe precisare, secondo BLS, cos'è «il rischio di notevoli svantaggi per il progetto di costruzione». Per le ITF attive nel traffico merci le soppressioni a breve termine rappresentano sempre una perdita di fatturato che non può essere compensata. In concreto servirebbero pertanto criteri chiari per l'applicazione di tale eccezione, da definire in modo restrittivo.

Il Cantone di Argovia fa presente che se le catene di trasporto non possono essere garantite secondo l'articolo 10a capoverso 3 OARF-UFT, vanno adottate misure sostitutive per ridurre al minimo le ripercussioni sui viaggiatori. Richiede pertanto di integrare in tal senso il capoverso 6.

Secondo SOB il mancato rispetto delle scadenze dà luogo a un enorme dispendio per le ITF e a forti disagi per la clientela, di conseguenza auspica una formulazione meno generica e più precisa di questo capoverso. Il GI dovrebbe decidere in merito ai «notevoli svantaggi» coinvolgendo almeno le ITF e l'UFT o il SAT.

SOB ritiene inoltre che il termine «catena di trasporto» non sia univoco e dovrebbe essere definito in maniera più rigorosa, stabilendo chiaramente da dove a dove va una catena di trasporto, in particolare se si considera che l'articolo 10a OARF-UFT prescrive che il viaggio possa allungarsi di non oltre 15 o 30 minuti. In presenza di più cantieri lungo una stessa catena di trasporto, per esempio Meiringen – Brünig – Lucerna – San Gallo, si fa presto a superare i 30 minuti. In tal caso è determinante il numero dei cantieri, che non vengono coordinati attraverso la catena di trasporto.

Per il Cantone di Friburgo il contenuto di questo capoverso è troppo ampio e potrebbe essere sfruttato per aggirare il sistema. La sua applicazione dovrebbe piuttosto dipendere dal consenso dei committenti dell'offerta e delle ITF coinvolte.

Le FFS auspicano una discussione approfondita con l'UFT in merito a questo capoverso.

BLS chiede di completare come segue la prima frase del **capoverso 7**: «Nel traffico viaggiatori concessionario su tratte a scartamento normale il gestore dell'infrastruttura si assume i propri costi e i costi del servizio sostitutivo **e/o i costi supplementari nell'offerta regolare**. [...]». In tal modo si specifica che il GI si fa carico anche dei costi aggiuntivi nell'offerta regolare nel caso in cui, per esempio, FFS V fornisca prestazioni della BLS più care rispetto a quanto fatto valere nell'offerta.

SOB, con riferimento ai **capoversi 7 e 10**, sostiene che i cantieri che si estendono per oltre un anno d'orario o iniziano in un anno d'orario e terminano in quello successivo non rientrano nell'articolo 11b, corroborando la propria affermazione con il seguente esempio: un cantiere da agosto 2024 a ottobre 2025 dura 14 mesi ma non un intero anno d'orario. Propone pertanto di modificare come segue la definizione: «durata inferiore e superiore a 12 mesi».

Per quanto concerne il **capoverso 8**, il Cantone di Friburgo chiede di disciplinare l'assunzione dei costi per le corse supplementari (p. es. con autobus) istituite a causa di modifiche dell'orario per lavori sulla rete ferroviaria e necessarie a garantire le catene di trasporto.

Le FFS ritengono opportuno definire il concetto di «servizio sostitutivo» (eventualmente nel rapporto esplicativo).

Al **capoverso 9** BLS auspica la seguente integrazione: «Nel rimanente traffico il gestore dell'infrastruttura indennizza le imprese di trasporto ferroviario per i costi supplementari del servizio sostitutivo, **delle cancellazioni di treni** e delle prestazioni chilometriche connesse con la deviazione. [...]»

Inoltre devono essere precisati i seguenti punti.

- Non è ancora regolamentato in quali casi sono dovute le «indennità per i costi supplementari del servizio sostitutivo e delle prestazioni chilometriche connesse con la deviazione». In pratica si tratta di limitazioni della capacità considerate nell'orario annuale / nel catalogo delle tracce, seppur non per tutto l'anno. Secondo il GI tali «tracce adeguate o non disponibili» non obbligano a un indennizzo.

- I citati differimenti temporali (15 minuti nel trasporto espresso e 30 minuti negli altri trasporti) lasciano ampio margine d'interpretazione e vanno definiti con maggior precisione.

Le FFS sostengono che gli importi forfettari di cui al capoverso 9 sono disciplinati all'articolo 10c OARF-UFT e quindi, per coerenza, propongono di sancire il principio dell'indennizzo dei costi supplementari del servizio sostitutivo nell'OARF.

Al capoverso occorre inoltre aggiungere delle puntualizzazioni. Le indennità sono dovute solo nel caso in cui scaturiscano effettivamente costi aggiuntivi? In passato, infatti, vi sono state richieste d'indennizzo anche quando con la deviazione il tempo di viaggio in realtà si riduceva. Il capoverso 9 si applica anche in caso di limitazioni della capacità di oltre un anno?

In merito al **capoverso 10** BLS ritiene che vi siano ancora alcuni punti da chiarire, per esempio se debbano essere versate indennità anche ai proprietari di binari di raccordo o se queste restano una questione tra GI e ITF.

In riferimento alla lettera a, SOB rileva che se il GI si fa carico dei costi supplementari del servizio sostitutivo rispetto all'offerta ordinata, qualcuno dovrebbe contribuire ai costi corrispondenti a quelli dell'offerta ordinata. Il capoverso dovrebbe pertanto essere formulato in maniera più precisa poiché non è chiaro come vengano generati i costi supplementari e chi contribuisce a quelli dell'offerta ordinata.

Le FFS rifiutano la formulazione attuale del capoverso 10 e vorrebbero discuterla con l'UFT. Ritengono il capoverso necessario, ma vedono nella proposta dell'UFT diverse lacune di natura giuridica e attuativa. Neanche il rapporto esplicativo delucida il ragionamento fatto dall'UFT e molte domande restano senza risposta. Risultando pertanto difficile sottoporre un'alternativa, sarebbe auspicabile poterne discutere.

L'UTP chiede la seguente integrazione per la lettera a: «dei costi supplementari del servizio sostitutivo, risultanti dal confronto tra i costi dell'offerta ordinata per il traffico viaggiatori e *merci* e quelli di un adeguato anno d'orario futuro o passato».

Chiede inoltre di completare la lettera c come segue: «*nel traffico merci* costi supplementari del servizio sostitutivo per ogni binario di raccordo e ogni impianto di carico e scarico che non possono essere serviti, come pure la prestazione chilometrica legata alla deviazione.»

Articoli 11 e 12

L'articolo 11 disciplina le scadenze per la richiesta di tracce, il 12 l'attribuzione delle tracce.

BVB sostiene che nel traffico urbano vi sono numerosi cambiamenti pianificabili e temporanei nel corso dell'anno dovuti a cantieri o manifestazioni, che non appare fattibile comunicare all'UFT. I dati dell'orario vengono trasmessi agli usuali sistemi elettronici d'informazione, le altre imprese di trasporto della regione sono coinvolte nella pianificazione e la clientela è informata per tempo.

Per i Cantoni San Gallo e Appenzello Esterno le scadenze indicate agli articoli 11 e 12 per avvisare l'UFT, i Cantoni, le imprese di trasporto e la clientela non risultano di per sé comprensibili: le modifiche dell'orario ufficiale di cui all'articolo 11 devono essere comunicate ai viaggiatori con un anticipo di due settimane, le interruzioni dell'esercizio secondo l'articolo 12 devono invece essere pubblicate quattro settimane prima. I Cantoni propongono pertanto di armonizzare tali scadenze.

Articolo 12

Le FFS si esprimono sul **capoverso 1** di quest'articolo, che tra l'altro sancisce: «Il Servizio di assegnazione delle tracce attribuisce le tracce nell'ambito dell'attribuzione ordinaria sulla base del piano di utilizzazione della rete in vigore.».

Le FFS ritengono che debba essere mantenuta la possibilità di considerare le limitazioni della capacità temporanee (Temporary Capacity Restrictions, TCR) del PiUR dopo l'attribuzione ordinaria delle tracce. In tal modo continuerebbe a essere consentita la ricerca di soluzioni pragmatiche, com'è successo nel 2024 per i lavori sull'asse nord-sud (Arona–Stresa, ponte Mühlenbach, interruzione della

ferrovia della valle del Reno). Inoltre, le esigenze di processo che non possono essere adempiute né dai GI né dal SAT prima dell'attuazione del TTR e dei suoi sistemi di supporto sarebbero gestibili. Se la precisazione «nell'ambito dell'attribuzione ordinaria» non dovesse più consentire quanto su esposto, le FFS la rifiutano.

I Cantoni San Gallo e Appenzello Esterno ritengono che le interruzioni dell'esercizio pianificate debbano essere annunciate all'UFT, ai Cantoni interessati e alle imprese che offrono coincidenze almeno quattro settimane prima. Poiché per l'avviso della clientela si applica lo stesso termine, per i Cantoni esiste il pericolo di essere informati, assieme all'UFT, contemporaneamente a una grande cerchia di clienti. Propongono pertanto che il periodo di preavviso per i viaggiatori di cui al **capoverso 2** venga ridotto a due settimane, in modo che l'informazione sia scaglionata e UFT e Cantoni abbiano la possibilità di intervenire, se necessario, prima dell'avviso pubblico.

Il Cantone di Soletta constata una divergenza tra i **capoversi 1 e 2** e l'articolo 11b capoverso 7 OARF. L'OORA prevede di avvisare l'UFT e di pubblicare gli orari con almeno quattro settimane di anticipo, l'OARF sancisce una pubblicazione previa di almeno due mesi. Bisogna quindi armonizzare i termini di cui ai capoversi 1 e 2 e all'articolo 11b OARF. Il Cantone richiede quindi lo stesso adeguamento per l'**articolo 11b capoverso 7 OARF**.

SOB fa notare che con l'introduzione del TTR e le nuove fasi di ordinazione «annual path request» e «latepast request» non vi è più un'ordinazione definitiva delle tracce per l'orario annuale. A partire da aprile tutto viene trattato secondo il principio «primo arrivato, primo servito». Il momento dell'«attribuzione ordinaria delle tracce» deve pertanto essere sincronizzato con le fasi di ordinazione TTR.

In merito al **capoverso 3** le FFS constatano che «regolare» è stato sostituito con «soggetta a concessione». La conseguenza è che l'UFT dovrebbe approvare tutte le tracce singole concernenti capacità cargo che servono al traffico viaggiatori. Attualmente si tratta di circa 40 000 tracce. Le FFS auspicano pertanto la reintroduzione del termine «regolare». Inoltre ritengono che la scadenza per l'attribuzione delle tracce per l'utilizzo da parte di un altro tipo di trasporto debba essere la stessa di quella per le tracce dell'orario annuale (rilevante per la pianificazione delle prestazioni nelle ore di punta).

Articolo 12c

Al **capoverso 2** di questo articolo il Cantone di Soletta vorrebbe aggiungere una lettera dal seguente tenore: *«le richieste che non limitano il numero riservato e la qualità delle tracce dello stesso tipo di trasporto o di un altro secondo il piano di utilizzazione della rete»*.

Articolo 14

Quest'articolo disciplina le perturbazioni dell'esercizio e i lavori di costruzione non pianificabili.

SOB si esprime sul **capoverso 1**, secondo il quale le ITF sono obbligate a prestarsi reciprocamente aiuto mettendo a disposizione personale e materiale. Affinché ciò sia possibile, i requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SGS) secondo il regolamento delegato (UE) 2018/762 dispongono, a loro volta, che le ITF adottino un gran numero di misure regolatorie. Se si applica un obbligo, è il caso che l'UFT lo accetti anche come deroga alle direttive SGS (p. es. riconoscimento del SGS / del certificato / dell'ECM dell'altra impresa).

Per quanto concerne il **capoverso 2**, le FFS fanno notare la precisazione di cui al rapporto esplicativo, ovvero «Con *più giorni* nel capoverso 2 s'intendono *almeno tre giorni*», proponendo di inserirla anche nel testo OARF, al fine di evitare dubbi futuri.

Articolo 14a

Questo nuovo articolo consente progetti pilota in relazione al progetto europeo TTR.

SOB obietta che bisognerebbe descrivere più dettagliatamente tali progetti, onde evitare che tutto possa essere considerato come «pilota». Secondo SOB l'introduzione del TTR non lo è. Propone che tali progetti pilota vengano sottoposti a forti limitazioni temporali e/o locali e che non possano riguardare il sistema globale.

Le FFS sono di base favorevoli allo svolgimento di progetti pilota per il TTR. Tuttavia, se si dovesse derogare a disposizioni e accordi attuali (p. es. offerta pianificata), si dovrebbe ottenere il consenso delle ITF interessate. Richiedono pertanto di adattare l'articolo come segue: *In vista dell'armonizzazione a livello europeo, l'UFT può autorizzare progetti pilota temporanei, ~~che derogano alle disposizioni delle sezioni 3a e 4,~~ al fine di testare nuovi modelli di utilizzazione delle capacità, di elaborazione degli orari e di attribuzione delle tracce. Deroghe alle disposizioni delle sezioni 3a e 4 OARF sono possibili previo consenso delle imprese di trasporto ferroviario interessate.*

Articoli 19 e 19c

Gli articoli 19 e 19c trattano rispettivamente del prezzo di base (nel quadro del prezzo delle tracce) e dello sconto per il sistema di controllo automatico della marcia dei treni ETCS.

Il Cantone di Friburgo auspica che lo sconto ETCS venga prolungato oltre il 31 dicembre 2024. Considerato che alcune IT, per esempio TPF, non dispongono di alcun veicolo equipaggiato con questa tecnologia, si rischierebbe un elevato onere finanziario aggiuntivo per i committenti.

Articolo 20a

Quest'articolo disciplina il prezzo dell'energia elettrica.

SOB presenta una proposta per il **capoverso 3**, secondo la quale non si dovrebbe parlare di consumo di energia elettrica bensì di energia *tout court*. Le ITF devono installare un dispositivo di misurazione che fornisca i dati sull'energia ai GI.

Articolo 22

L'articolo 22 è dedicato alle prestazioni supplementari.

Le FFS chiedono di stralciare il capoverso 3 lettera c, considerato che tali prestazioni sono oggi fornite esclusivamente da ITF, dato di fatto legittimato già all'articolo 22 capoverso 3 della vigente OARF. Con la proposta dell'UFT la prestazione risulterebbe come meramente supplementare a un compito preminente del GI ed escluderebbe formalmente una fornitura da parte di un'ITF. Ma ciò non avrebbe senso, poiché nella pratica i GI non offrono tale prestazione supplementare con il preciso intento di non creare distorsioni della concorrenza sul mercato delle ITF.

Lo stralcio è richiesto anche per la lettera d dello stesso capoverso, inapplicabile in quanto viola il diritto di livello superiore. Secondo l'articolo 62 capoverso 2 Lferr gli impianti di trasbordo per il trasporto di merci, compresi i binari per gru e di carico come pure le gru e le altre apparecchiature di trasbordo negli impianti di carico e scarico, non sono oggetto dell'accesso alla rete. Non è lecito attribuire qualcosa all'accesso alla rete a livello di ordinanza, se la legge lo esclude.

Le prestazioni supplementari sono da includere nell'accesso alla rete anche secondo gli articoli 10 capoverso 1 lettera e nonché 18 capoverso 1 OARF. Il prezzo delle tracce determina il compenso per l'utilizzo dell'infrastruttura. Definire prestazioni supplementari al di fuori dell'accesso alla rete viola la Lferr ed è in contrasto con le citate disposizioni OARF.

La portata dell'accesso alla rete di cui alla Lferr non può essere modificata mediante una regolamentazione del finanziamento. Eventuali prescrizioni dell'UFT concernenti il calcolo dei prezzi da parte dei GI per prestazioni al di fuori dell'accesso alla rete dovrebbero essere previste separatamente.

3.4.1 Altre osservazioni

L'UTP sottolinea come a livello di OARF sia impossibile mantenere formulazioni sufficientemente pragmatiche e, al contempo, precisare tutte le questioni di dettaglio. L'articolo 11 capoverso 10, per esempio, è poco concreto e lascia adito a molti dubbi. L'UTP ritiene fondamentale poter chiarire eventuali domande, in particolare riguardo all'articolo 11b capoversi 6 e 10 nonché alla correlazione dei suoi singoli capoversi con l'obbligo di indennizzo di cui al suo stesso capoverso 12. Collegando l'articolo 11b capoverso 10 e il PiUR, quest'ultimo potrebbe rimanere in balia di decisioni sulle indennità, cosa alla quale l'UTP è contraria, poiché non sono né devono essere questi il senso e lo scopo del PiUR.

Poco chiari risultano anche il rapporto, l'interdipendenza e la delimitazione con altri capoversi, in particolare con l'8, il 9 e il 10. Senza spiegazioni non si capisce che i capoversi 6–8 non sono applicabili in caso di limitazioni delle capacità di oltre un anno.

L'UTP constata inoltre che nel rapporto esplicativo si propone per il futuro di estendere il campo d'applicazione dell'OARF a terzi, in particolare alle imprese interessate a svolgere il trasporto ferroviario, ma che non possiedono la qualifica di ITF (art. 9a cpv. 4 Lferr). Il settore ritiene che la questione potrebbe essere trattata già nel quadro della revisione in corso.

L'Unione Democratica di Centro (UDC) approva la revisione dell'OARF a condizione che quest'ultima, in futuro, non debba essere modificata a causa o in funzione dell'approccio «a pacchetto» dell'UE. L'UDC chiede inoltre che si ottimizzi il sistema di definizione del prezzo di traccia in quanto a redditività ed efficienza per il successivo periodo 2029–2032. L'accesso per le ITF alla rete ferroviaria svizzera disciplinato nell'OARF deve garantire l'elevato livello di qualità e sicurezza del sistema ferroviario elvetico e tenere alla larga imprese estere che esercitano concorrenza sleale fornendo una qualità peggiore ed effettuando dumping salariale.

3.5 Pareri ai singoli articoli dell'OARF-UFT

Articolo 3

L'articolo 3 è dedicato al calcolo del prezzo dell'energia elettrica.

Secondo la ComFerr la formulazione proposta per il **capoverso 3** è troppo poco precisa nell'esprimere se un'ITF rinuncia volutamente al calcolo dell'energia in base al consumo o se vi sono interruzioni della misurazione causate da guasti tecnici agli appositi dispositivi. I GI differenzierebbero la loro logica di calcolo secondo l'interpretazione di tale enunciazione e applicherebbero diversi tassi di calcolo.

Articolo 4

L'articolo 4, che disciplina la riduzione ETCS, deve essere abrogato.

Il Cantone di Friburgo rimanda alle sue osservazioni in merito agli articoli 19 capoverso 3 e 19c OARF, esprimendo l'auspicio che la riduzione si estenda oltre il 31 dicembre 2024.

Articoli 8 e 9

L'articolo 8, che tratta dell'attribuzione delle tracce in caso di conflitti d'ordinazione, e il 9, che disciplina la vendita all'asta, vengono entrambi abrogati.

Le FFS in linea di principio concordano con lo stralcio dell'**articolo 8**, ma aggiungono che bisognerà assicurarsi che il SAT riprenda i criteri. Inoltre anche in futuro occorrerà garantire l'appianamento di conflitti tra i tipi di trasporto, affinché le tracce possano essere attribuite per tempo nell'ambito dell'orario ufficiale. Per l'**articolo 9** le FFS rimandano alle proprie osservazioni sull'articolo 8: il SAT dovrà informare in maniera chiara sulla regolamentazione.

Articolo 10

L'articolo 10 tratta dell'attribuzione delle «tracce in caso di temporanea chiusura di tratte per lavori di costruzione».

Il Cantone di Argovia chiede che al **capoverso 2** si continuino a garantire le catene di trasporto. Inoltre, per quanto concerne le tracce per il traffico merci bisognerà considerare quante delle tracce assicurate nel PiUR vengano effettivamente utilizzate.

Secondo BLS il **capoverso 3** deve indicare il termine entro il quale è possibile adeguare le tracce. Senza una chiara indicazione delle tempistiche non è più data la sicurezza di pianificazione delle ITF.

Le FFS non vedono quale sia la delimitazione tra i capoversi 3 da un lato e 1 e 2 dall'altro. La differenza consiste nell'offrire consapevolmente la possibilità di derogare (p. es. GBG) ai due precedenti capoversi (1 e 2)?

In linea di principio una limitazione delle tracce deve essere stabilita d'intesa con le ITF interessate. Le capacità delle tracce devono essere assegnate ai diversi tipi di trasporto pro rata temporis in base a quanto stabilito nell'orario annuale.

Articolo 10c

Quest'articolo, rientrante nella sezione «Limitazioni della capacità per lavori di costruzione», tratta dell'indennizzo nel rimanente traffico.

DB si chiede se al **capoverso 1** non si dovrebbe aggiungere una frase riguardo all'obbligo d'indennizzo per le deviazioni nelle aree delle stazioni nel caso in cui comportino una riduzione della lunghezza o del peso massimi del treno.

Le FFS propongono di integrare l'articolo 10c con «*Analogamente, una deviazione in aree ferroviarie è soggetta a indennizzo se comporta una riduzione della lunghezza massima o del peso massimo del treno.*», riprendendo la formulazione del rapporto esplicativo.

Allegato 1

L'allegato 1 disciplina le categorie delle tratte ai sensi dell'articolo 19a capoverso 1 OARF.

SOB fa notare che nella revisione parziale dell'OARF-UFT del 28 giugno 2023 la Samstagern – Pfäffikon SZ era stata inserita nell'elenco delle tratte molto sollecitate (2. Categoria B con fattore domanda 2). Nella consultazione attuale, tuttavia, questa tratta non figura nell'elenco. Per tale motivo SOB ha verificato la questione, constatando che sia tale tratta 670.2 Samstagern – Pfäffikon SZ sia la tratta 672 Wädenswil – Samstagern adempiono i requisiti per rientrarvi. Propone pertanto di inserirle entrambe nell'elenco.

Allegato 3

Il Cantone di Soletta chiede di esaminare la corretta designazione dell'allegato nonché di verificare se non si possa rimandare all'allegato 2 OARF.

3.5.1 Altre osservazioni

In merito agli articoli 3 capoverso 3, 10a e 10d SOB rimanda al suo parere riguardo all'articolo 11b capoverso 6 OARF.

3.6 Pareri ai singoli articoli dell'OOr

Articolo 2

Quest'articolo è dedicato al contenuto e alla durata di validità dell'orario.

Il Cantone di Soletta chiede di adeguare il **capoverso 2** come segue: «L'UFT determina l'inizio e la durata dell'anno d'orario tenendo conto *dell'allegato VII 2012/34/UE (versione dell'allegato VII secondo la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017)*». La menzione di tale allegato sostituirebbe l'espressione «normative degli Stati limitrofi».

Articolo 3 in vigore (nuovo art. 7)

L'articolo disciplina la procedura di allestimento dell'orario.

Per il Cantone di Nidvaldo il **capoverso 1** andrebbe completato con un punto concernente il traffico a lunga distanza e le linee finanziate dall'ente pubblico (prima della lett. a), in virtù delle disposizioni di cui agli articoli 12, 13 e 16 dell'ordinanza sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS 745.16)¹.

Articolo 5 in vigore (nuovo art. 4)

Tema del presente articolo è il progetto d'orario.

Il Cantone di Nidvaldo ritiene che l'obbligo di trasmettere un progetto d'orario debba essere esteso a tutte le imprese titolari di concessione secondo la definizione di cui all'articolo 1 OOr. Secondo il Cantone l'estensione è infatti fondamentale per consentire il coordinamento di cui all'articolo 6.

Le FFS in merito al **capoverso 2**, affermano di non capire il proposito della formulazione «progetto d'orario *tenendo conto del piano di utilizzazione della rete*». Cosa si vuol dire esattamente? Se il PiUR intende essere uno strumento per la garanzia delle tracce, e non per la loro pianificazione, può regolamentare esclusivamente la capacità assegnata a un solo tipo di trasporto. L'orario effettivo potrebbe pertanto differire dal PiUR (p. es. differimenti di minuti, altri collegamenti diretti). Le FFS chiedono pertanto di eliminare «*tenendo conto del piano di utilizzazione della rete*».

Articolo 7 in vigore (nuovo art. 5)

Il presente articolo tratta del coinvolgimento degli ambienti interessati nell'ambito della procedura di allestimento dell'orario.

L'Attività di sistema Informazione alla clientela (SIC) chiede, riguardo al **capoverso 1**, che il progetto d'orario venga trasmesso a «*un ente designato dall'UFT*». Se non si indica un nome specifico, l'UFT avrà maggior margine di manovra per designarne uno. Per analogia, SIC pone la stessa richiesta per gli **articoli 9 capoverso 1, 10 capoverso 2, 11 capoverso 4, 12a capoverso 1 e 13 capoverso 1**.

Le FFS sostengono che l'articolo 6 vada precisato. Seppur si deve tener conto dei pareri degli ambienti interessati, non vuol dire che si debba attuare ogni riscontro.

Articolo 8 in vigore (nuovo art. 6)

Al presente articolo è definito il coordinamento degli orari.

¹ Coordinamento Confederazione e Cantoni / Collaborazione regionale / Presentazione dell'offerta

Secondo BLS va mantenuto l'articolo vigente: è poco opportuno procedere al coordinamento solo dopo il progetto d'orario, rendendo assurdo lo svolgimento di una consultazione in merito. Inoltre non è chiaro cosa si intenda per «coordinare».

In riferimento al **capoverso 1**, SIC fa notare che le imprese coordinano costantemente tra loro gli orari, provvedendo a garantire le coincidenze. Ritiene quindi che si dovrebbe rinunciare all'abrogazione, poiché non è opportuno che, per esempio, accordi sulle coincidenze modificate treno – bus possano aver luogo solo dopo la presentazione dei progetti d'orario, apportando informazioni inutili nella fase di consultazione e generando un elevato dispendio aggiuntivo.

Articolo 6 in vigore (nuovo art. 7)

L'orario definitivo è oggetto dell'articolo 7.

Secondo le FFS si dovrebbe riflettere se indicare davvero la data dell'OARF, perché in caso di modifica di quest'ultima si dovrebbe adeguare anche l'OORA.

BVB ricorda che nel settore dei tram e degli autobus non esiste un'attribuzione delle tracce e che quindi la prima metà della frase non è applicabile.

Articolo 9 in vigore (nuovo art. 8)

In questo articolo sono disciplinati i principi della pubblicazione dell'orario.

Le FFS presentano una proposta di modifica del **capoverso 1**. Eccezioni per i dati dell'orario ufficiale che non vengono pubblicati, per esempio quelli riguardanti il treno-prigione, esistono già e devono poter essere mantenute. Il capoverso va pertanto integrato come segue: *«È fatta eccezione per i dati dell'orario che non possono essere pubblicati per motivi di sicurezza.»*.

Le FFS chiedono altresì che venga modificato il **capoverso 2**. Poiché diventa sempre più difficile rispettare l'obbligo di mettere a disposizione orari stampati per l'intero anno, considerato che in caso di cantieri devono essere sostituiti in continuazione generando costi elevati a fronte di un valore aggiunto modesto per la clientela, secondo le FFS la soluzione migliore sarebbe un annuncio elettronico (p. es. mediante il Servizio svizzero delle identità elettroniche). Tuttavia si dovrebbe a quel punto limitare la richiesta di esporre gli orari di partenza di tutte le corse di tutte le linee alla rispettiva giornata d'esercizio. I viaggiatori usufruirebbero così sempre dei dati più corretti possibile sul loro percorso. La proposta di modifica presentata per il capoverso è dunque la seguente: *«A ogni fermata devono essere esposti gli orari di partenza di tutte le corse di tutte le linee che servono la fermata nel rispettivo giorno d'esercizio.»*.

SIC auspica la seguente integrazione: *«Per le linee del traffico locale e le offerte senza funzione di collegamento si può rinunciare alla pubblicazione ufficiale degli orari. Ciò non esonera le imprese dall'obbligo di trasmettere i dati dell'orario all'ente designato dall'UFT.»*.

Per Transports publics de la région lausannoise (tl) la pubblicazione cartacea dell'orario per tutte le corse non è opportuna nel caso di offerte con cadenza elevata (p. es. la metro m2 che circola ogni 2 minuti). Lo stesso vale per l'indicazione su carta degli orari di partenza.

Articolo 10 in vigore (nuovo art. 9)

Quest'articolo disciplina l'utilizzazione commerciale dei dati dell'orario.

SIC chiede che al **capoverso 3** «a scopi commerciali» sia sostituito con «su ampia scala». Non è infatti spiegato chiaramente cosa sia l'«utilizzazione commerciale» né a partire da dove/quando lo diventi.

Articolo 11

L'articolo 11 tratta delle modifiche dell'orario durante il periodo di validità.

SOB chiede di adattare il **capoverso 1** alla luce del fatto che possono essere prevedibili anche cantieri minori. La proposta presentata è la seguente: «L'orario può essere modificato, se intervengono fatti *le cui ripercussioni non sono definitivamente note al momento dell'allestimento.*».

Per il **capoverso 4** SOB propone di integrare la frase, sostituendo «Rettificano per tempo gli orari esposti alle fermate» con «Alle fermate informano per tempo di modifiche pianificate». Nella pratica saranno soprattutto gli orari stampati a non essere corretti e i passeggeri saranno informati dei cambi di orario mediante altri mezzi, per esempio un display.

Il Cantone di Friburgo afferma che il termine di cui al capoverso 4, che prevede la pubblicazione almeno due settimane prima dell'entrata in vigore delle modifiche d'orario, sia troppo breve e dovrebbe essere portato a quattro settimane.

Articolo 12

L'articolo disciplina le interruzioni dell'esercizio pianificabili.

Le FFS auspicano una precisazione al **capoverso 2**. Con la modifica proposta, il contenuto di questo capoverso risulta una ripetizione del capoverso precedente e quindi non apporta alcun valore aggiunto.

Articolo 12 in vigore (nuovo art. 13)

All'articolo 13 sono disciplinate le interruzioni dell'esercizio impreviste.

Oltre a richiedere una piccola modifica del presente articolo, SIC sostiene che la revisione potrebbe essere una buona occasione per definire l'obbligo di fornitura dei dati in tempo reale. SIC propone pertanto di valutarne l'attuazione.

Articolo 13 in vigore (nuovo art. 14)

L'ultimo articolo della sezione «Modifiche dell'orario e interruzioni dell'esercizio» si occupa delle «altre deroghe all'orario».

Il Cantone di Friburgo chiede di stralciare il **capoverso 2**, che prevede che l'UFT possa esonerare le imprese dall'obbligo di trasmissione delle deroghe all'orario all'ente responsabile dei sistemi di informazione elettronici.

3.6.1 Altre osservazioni

Secondo i Cantoni dei Grigioni e Ticino sarebbe auspicabile porsi l'obiettivo di armonizzare i termini delle procedure di allestimento dell'orario e di ordinazione per il TRV, analogamente a quanto fatto di recente con gli strumenti di finanziamento tra TRV e Infrastruttura.

In riferimento alla sezione 2 «Allestimento dell'orario» SOB fa notare che con l'introduzione del TTR e le nuove fasi di ordinazione «annual path request» e «latepast request» non vi è più un'ordinazione definitiva delle tracce per l'orario annuale, evoluzione di cui tener conto nell'OOra.

4 Elenco dei partecipanti alla consultazione

4.1 Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Conferenza dei governi cantionali (CdC)

4.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Alleanza del centro
Unione Democratica federale (UDF)
Ensemble à Gauche (EAG)
Partito evangelico svizzero (PEV)
PLR. I liberali radicali
Partito ecologista svizzero (Verdi)
Partito verde liberale (pvl)
Lega die Ticinesi (Lega)
Partito svizzero del lavoro (PSdL)
Mouvement citoyens genevois (MCG)
Unione Democratica di Centro (UDC)
Partito socialista svizzero (PSS)

4.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei Comuni svizzeri
Unione delle città svizzere
Gruppo svizzero per le regioni di montagna

4.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse - Federazione delle imprese svizzere
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Unione svizzera degli imprenditori Unione Svizzera dei Contadini (USC)
Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Unione sindacale svizzera (USS)
Società svizzera degli impiegati di commercio
Travail.Suisse

4.5 Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV o dell'OTV

AB Appenzeller Bahnen AG
asm Aare Seeland mobil AG
AVA Aargau Verkehrs AG
BLS AG
BLT Baselland Transport AG
BOB Berner Oberland-Bahnen AG
Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)
CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
Emmentalbahn GmbH
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
FB Forchbahn AG
FLP Ferrovie Luganesi
Hafenbahn Schweiz AG
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
Limmattalbahn AG
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
MGI Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
Oensingen-Balsthal-Bahn AG
REGIONALPS SA
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
Ferrovia retica SA (RhB/FR)
FFS GmbH
Sensetalbahn AG
Ferrovie federali svizzere (FFS SA)
SOB Schweizerische Südostbahn AG
Sursee-Triengen-Bahn AG
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa
TMR Transports de Martigny et Régions SA
TPC Transports Publics du Chablais SA
TPF Transports publics fribourgeois Trafic
TPI Transports publics fribourgeois Infrastructur
TPG Transports publics genevois (TPG)
TRAVYS
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG
WAB Wengernalpbahn AG
zb Zentralbahn AG

4.6 Comunità tariffarie Svizzera

Communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (Frimobil)
Communauté tarifaire intégrale unireso
Communauté tarifaire neuchâteloise Onde Verte
Communauté tarifaire VagABOnd
Communauté tarifaire vaudoise mobilis
Arcobaleno
engadin mobil
Tarifverbund Libero
Tarifverbund A-Welle
Tarifverbund Davos Klosters (TVDK)
Tarifverbund OSTWIND
Tarifverbund Passepartout
Tarifverbund Schwyz
Tarifverbund Transreno
Tarifverbund Zug
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz
Z-Pass
Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

4.7 Organizzazioni

Alliance SwissPass
Iniziativa delle Alpi
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)
Cargo Forum Svizzera
ECOPOP, Vereinigung Umwelt und Bevölkerung
Eisenbahntechnik Prose AG
equiterre
SwissRailvolution
Fachverband Infra
Sindacato del personale dei trasporti (SEV)
Handelskammer beider Basel
Regione capitale svizzera
Industrie und Handelskammer Zentralschweiz
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA)
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IgöV
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz
Comunità d'interesse del commercio al dettaglio Svizzera
Integrale Politik
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)
Conferenza dei direttori cantonali delle finanze (CDCF)
Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskanzlei Basel-Land
Impiegati del settore pubblico Svizzera
Öffentlichkeitsgesetz.ch
Post CH AG Corporate Center
Pro Bahn Svizzera
OUESTRAIL
RAILplus
Ralpin SA
Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Region St.Galler Rheintal
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Schweizer Verband der Abfallbranche
Conferenza svizzera dei controlli delle finanze
Porti Renani Svizzeri

Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico (SVI)
Sindacato svizzero dei servizi pubblici (SSP)
Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente
Secrétariat SEV Romand
Swissgrid AG
SWISSRAIL Industry Association
Servizio svizzero di assegnazione delle tracce
Transfair
Associazione dei caricatori (VAP)
Unione dei trasporti pubblici (UTP)
Unione dei treni storici della Svizzera (HECH)
Commissione della concorrenza (ComCO)
Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs

4.8 Altri

Attività di sistema Informazione alla clientela (SIC)