

ad 05.028

**Messaggio  
concernente la seconda fase della Riforma  
delle ferrovie 2**

del 20 ottobre 2010

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di legge federale sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2.

Nel contempo vi proponiamo di togliere dal ruolo il seguente intervento parlamentare:

1998 P 98.3531 Trasferimento a terzi delle funzioni di pertinenza statale delle FFS (Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni CN 98.047)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

20 ottobre 2010

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Doris Leuthard  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

*Nel 2005, il Parlamento ha rinviato il progetto concernente la Riforma delle ferrovie 2 al Consiglio federale con l'incarico di suddividerlo in singoli pacchetti e di ripresentarlo alle Camere. Obiettivo del presente progetto è migliorare l'interoperabilità delle ferrovie e la certezza del diritto nella procedura di messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale, rafforzare la sorveglianza del mercato (Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria) e regolamentare il finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa.*

### **La riforma delle ferrovie incrementa gradualmente l'efficienza dei trasporti pubblici**

*La riforma delle ferrovie è un processo in corso dagli anni Novanta. Il Consiglio federale esegue le varie fasi della riforma su mandato del Parlamento. Nel 2005 la Riforma delle ferrovie 2 è stata rinviata dal Parlamento con l'incarico di suddividere e rielaborare il progetto in diverse parti.*

*Il primo pacchetto comprendeva la revisione degli atti normativi sui trasporti pubblici e gli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubbliche. Con il presente progetto viene presentato il secondo pacchetto, incentrato sull'interoperabilità, sul rafforzamento del ruolo della Commissione di arbitrato in materia ferroviaria e sul finanziamento dei servizi di difesa. Occupandosi delle messe a concorso nel traffico viaggiatori regionale su strada, esso dà inoltre seguito a un incarico della Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale.*

*Altri pacchetti, non ancora presentati, sono dedicati al finanziamento della rete ferroviaria svizzera e alla regolamentazione dell'assegnazione dei tracciati.*

### **Coordinamento con le riforme delle ferrovie dell'Unione europea**

*Dalla conclusione dell'accordo sui trasporti terrestri (1999), l'Unione europea (UE) ha proceduto con le sue riforme nel traffico ferroviario. Mentre in Svizzera la situazione giuridica nel settore del traffico ferroviario è rimasta sostanzialmente immutata, dopo la conclusione dell'accordo sui trasporti terrestri, l'UE ha già deciso l'esecuzione di tre importanti fasi di riforma, denominate pacchetti ferroviari. Nell'ambito dei lavori del «Comitato misto dell'accordo sui trasporti terrestri Comunità/Svizzera» (previsto dall'accordo sui trasporti terrestri tra la Svizzera e l'UE), la Svizzera ha dichiarato nel 2002 di voler recepire i primi due pacchetti ferroviari dell'UE nella propria legislazione. Con l'attuazione delle norme legislative previste dal presente progetto nei settori dell'interoperabilità e della sicurezza, viene realizzato un primo passo in questa direzione.*

### **Chiara regolamentazione delle messe a concorso nel traffico viaggiatori regionale**

*Con la revisione della legge sulle ferrovie (1996) è stata introdotta la possibilità di effettuare delle procedure di messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale. Tale strumento è stato impiegato in misura differente nei vari settori: in quello degli*

---

*autobus sono stati organizzati con successo oltre 30 bandi pubblici. Complessivamente è così stato possibile incrementare l'efficienza dei fondi impiegati. Nel settore ferroviario, per contro, si è svolta una sola gara pubblica, che ha peraltro comportato difficoltà non indifferenti e che non è stata portata termine.*

*A tutt'oggi, tali gare non sono disciplinate a livello di legge federale e questa situazione va cambiata. I bandi pubblici nel settore degli autobus, ben funzionanti, vengono da ora in poi disciplinati a livello di legge. Nella definizione delle nuove norme si è tenuto conto delle esperienze raccolte negli ultimi anni. Anche nel settore ferroviario, per quanto attiene al traffico viaggiatori, possono essere organizzati bandi pubblici. Si rinuncia tuttavia a precisare le disposizioni in materia. La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale ha sottolineato nel suo mandato al Consiglio federale che soltanto il settore degli autobus deve essere regolamentato per legge. Complessivamente risulterà rafforzata la certezza giuridica nelle messe a concorso.*

### **Maggiori competenze alla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria**

*La Commissione di arbitrato in materia ferroviaria (CAF) decide oggi circa le controversie sulla concessione dell'accesso alla rete e la definizione del prezzo dei tracciati. Di conseguenza, essa viene attivata soltanto su richiesta e una sorveglianza attiva della concorrenza le è preclusa. Per evitare qualsiasi discriminazione per quanto concerne l'accesso alla rete, la CAF deve essere in grado di avviare inchieste d'ufficio, prendere decisioni e infliggere sanzioni.*

### **Contributo dei gestori dell'infrastruttura ai costi di mantenimento dei servizi di difesa**

*Già oggi gli interventi nel settore ferroviario da parte dei servizi di difesa pubblici (vigili del fuoco e servizi d'intervento in caso di incidenti con prodotti chimici) vengono finanziati dai gestori dell'infrastruttura. In futuro i gestori dell'infrastruttura saranno chiamati a partecipare anche ai costi di mantenimento (costi d'investimento e d'esercizio) dei servizi di difesa dei Cantoni. Il presente progetto istituisce le basi legali necessarie.*

## Indice

<b>Compendio</b>	<b>824</b>
<b>Abbreviazioni e termini</b>	<b>829</b>
<b>1 Linee guida del progetto</b>	<b>832</b>
1.1 Situazione iniziale	832
1.1.1 La riforma delle ferrovie in Svizzera quale processo per l'incremento dell'efficienza	832
1.1.2 Integrazione nella politica dei trasporti	833
1.1.3 Evoluzione a livello europeo e attuazione dei pacchetti ferroviari dell'UE in Svizzera	834
1.2 Obiettivi del progetto	835
1.3 Gli elementi della fase di riforma	836
1.3.1 Rafforzare l'interoperabilità e la sicurezza delle ferrovie	836
1.3.1.1 Situazione iniziale	836
1.3.1.2 Possibili soluzioni esaminate	837
1.3.1.2.1 Servizi di valutazione della conformità pubblici o privati	838
1.3.1.2.2 Limitazione o estensione di tratte interoperabili	838
1.3.1.3 Regolamentazione proposta	839
1.3.1.3.1 Ripresa delle specifiche tecniche, introduzione di servizi di valutazione della conformità e autorizzazioni d'esercizio richieste per sottosistemi strutturali	839
1.3.1.3.2 Tratte interoperabili	840
1.3.1.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	841
1.3.1.5 Armonizzazione di compiti e finanze	841
1.3.2 Chiara regolamentazione delle procedure di messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale	841
1.3.2.1 Situazione iniziale	842
1.3.2.2 Soluzioni esaminate	844
1.3.2.3 Il nuovo disciplinamento proposto	845
1.3.2.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	848
1.3.2.5 Armonizzazione di compiti e finanze	849
1.3.3 Rafforzamento del ruolo della commissione di arbitrato (CAF)	850
1.3.3.1 Situazione iniziale	850
1.3.3.2 Soluzioni esaminate	851
1.3.3.3 Disciplinamento proposto: maggiori competenze alla CAF	852
1.3.3.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	853
1.3.3.5 Armonizzazione di compiti e finanze	854
1.3.4 Finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa	854
1.3.4.1 Situazione iniziale	854
1.3.4.2 Soluzioni esaminate	855
1.3.4.3 Il nuovo disciplinamento proposto	856
1.3.4.4 Motivazione e valutazione della soluzione proposta	857
1.3.4.5 Armonizzazione di compiti e finanze	857

1.3.5	Altri adeguamenti nell'ambito delle riforme delle ferrovie	857
1.3.5.1	Riprendere la direttiva dell'UE sulla sicurezza	858
1.3.5.2	Limite di spesa pluriennale per il traffico viaggiatori regionale	858
1.3.5.3	Disposizioni penali contenute nella LTV	859
1.3.5.4	Ordinazione di tracciati da parte di terzi	859
1.3.5.5	Inidoneità alla guida nella navigazione interna	859
1.3.5.6	Disposizioni penali contenute nella LIFT	860
1.4	Procedura di consultazione	860
1.4.1	Risultati della consultazione sugli elementi del presente progetto	861
1.4.2	Disposizioni del Consiglio federale sui passi successivi	862
1.5	Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo	862
1.6	Attuazione	868
1.7	Interventi parlamentari	868
<b>2</b>	<b>Commento alle singole modifiche di legge</b>	<b>869</b>
2.1	Legge sui disabili (LDis)	869
2.2	Legge sul Tribunale federale (LTF)	869
2.3	Legge sulle ferrovie (Lferr)	869
2.4	Legge sul trasporto di merci (LTM)	879
2.5	Legge sugli impianti a fune (LIFT)	879
2.6	Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV)	879
2.7	Legge federale sulla navigazione interna (LNI)	889
<b>3</b>	<b>Ripercussioni</b>	<b>891</b>
3.1	Per la Confederazione	891
3.1.1	Ripercussioni finanziarie	891
3.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	892
3.1.3	Altre ripercussioni	894
3.2	Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni	894
3.2.1	Ripercussioni finanziarie	894
3.2.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	894
3.3	Ripercussioni per l'economia	895
3.3.1	Necessità e possibilità d'intervento statale	895
3.3.2	Ripercussioni sull'insieme dell'economia	895
3.3.3	Ripercussioni su diversi gruppi sociali	896
3.3.4	Altre soluzioni che entrano in linea di conto	897
3.4	Altre ripercussioni	898
3.4.1	Ripercussioni sull'ambiente	898
<b>4</b>	<b>Rapporto con il programma di legislatura</b>	<b>898</b>
<b>5</b>	<b>Aspetti giuridici</b>	<b>898</b>
5.1	Costituzionalità	898
5.2	Compatibilità con gli obblighi internazionali assunti dalla Svizzera	898

5.3 Forma dell'atto legislativo	899
5.4 Assoggettamento al freno alle spese	899
5.5 Rispetto dei principi della legge sui sussidi	899
<b>Legge federale sulla seconda fase della Riforma delle ferrovie 2</b> <i>(Disegno)</i>	<b>901</b>

## Abbreviazioni e termini

BLS	BLS AG, BLS SA, BLS Ltd. (ex BLS Ferrovia del Loetschberg SA)
CAF	Commissione di arbitrato in materia ferroviaria
CCL	Contratto collettivo di lavoro
COMCO	Commissione della concorrenza
Committente	Confederazione e Cantoni ordinano congiuntamente il traffico viaggiatori regionale beneficiario di indennità.
Concessione	La concessione conferisce a un'impresa di trasporto il diritto di trasportare regolarmente e professionalmente viaggiatori. Essa viene rilasciata dall'UFT di regola per 10 anni. Per le funivie la durata della concessione è di regola di 25 anni.
Convenzione in materia di aggiudicazione	Le convenzioni in materia di aggiudicazione vengono concluse soltanto per le linee che sono state messe a concorso. I committenti stipulano con un'impresa di trasporto che ha vinto una messa a concorso una convenzione in materia di aggiudicazione. Questa convenzione serve da base per la cooperazione a lungo termine e per la procedura di ordinazione. È valida per la durata dell'offerta di trasporto prevista nella documentazione relativa alla messa a concorso. La convenzione in materia di aggiudicazione, in base all'offerta inoltrata nella procedura di gara, regola i dettagli delle future prestazioni (offerta, prezzo, meccanismi di adeguamento, controlling ecc.). Uno degli obiettivi principali è la configurazione agevolata della procedura di ordinazione.
Convenzione sugli obiettivi	La convenzione sugli obiettivi può essere stipulata per le linee ordinate congiuntamente dai committenti ma che <i>non</i> sono messe a concorso. Gli articoli 24–26 OITRV disciplinano lo strumento della convenzione sugli obiettivi. La convenzione di regola stabilisce singoli obiettivi dopo che i committenti, nella procedura di ordinazione, hanno rilevato una lacuna (p. es. nella qualità dell'offerta). Le imprese di trasporto si impegnano a realizzare a breve e a medio termine gli obiettivi previsti dai committenti. La convenzione sugli obiettivi può essere collegata a un sistema di bonus-malus. Se la convenzione sugli obiettivi nel settore degli autobus non è adempiuta in più punti o in un punto essenziale, i committenti mettono a concorso l'offerta di prestazioni interessata.
D	Direttiva (della CE o dell'UE)
ERA	Agenzia ferroviaria europea
FFS	Ferrovie federali svizzere
GI	Gestori dell'infrastruttura
Indennità	L'indennità è l'indennizzo dei costi non coperti di un'offerta di prestazioni ordinata nel settore dei trasporti pubblici. L'indennità versata alle imprese di trasporto è determinata sulla base dei costi non coperti risultanti da un'offerta vincolante. Dopo la procedura di ordinazione, l'importo dell'indennità per l'offerta di trasporto ordinata viene fissato in una convenzione sull'offerta di prestazioni.
ITC	Impresa che dispone di una concessione o di un'autorizzazione ai sensi degli articoli 6–8 LTV o degli articoli 5 e 9 Lferr

LCart	Legge federale del 6 ottobre 1995 sui cartelli e altre limitazioni della concorrenza	RS 251
Lferr	Legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie	RS 742.101
LIFT	Legge del 23 giugno 2006 sugli impianti a fune	RS 743.01
LNI	Legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna	RS 747.201
LTV	Legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori	RS 745.1
OARF	Ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria	RS 742.122
OITRV	Ordinanza dell'11 novembre 2009 sulle indennità per il traffico regionale viaggiatori	RS 745.16
OQC	Ordinanza del 18 dicembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale	RS 742.101.2
OTV	Ordinanza del 4 novembre 2009 sul trasporto di viaggiatori	RS 745.11
Pianificazione relativa alla messa a concorso	<p>I Cantoni allestiscono d'intesa con l'UFT una pianificazione relativa alla messa a concorso permanente che contiene le riflessioni a lungo termine dei committenti del traffico viaggiatori regionale beneficiario di indennità concernente le offerte di trasporto che devono essere messe a concorso congiuntamente. In tal modo le imprese di trasporto sanno quando devono prevedere delle messe a concorso. Su richiesta dei Cantoni, anche linee non indennizzate dalla Confederazione possono essere inserite nella pianificazione relativa alla messa a concorso, ma ciò a condizione che queste linee vengano messe a concorso in un pacchetto commissionato congiuntamente da Confederazione e Cantoni.</p> <p>La pianificazione relativa alla messa a concorso informa altresì sulle messe a concorso pianificate nel settore del trasporto viaggiatori ferroviario regionale. Grazie alla pianificazione relativa alla messa a concorso, la Confederazione influenza la messa a concorso nel trasporto viaggiatori ferroviario.</p>	
Procedura di ordinazione	<p>Confederazione e Cantone ordinano congiuntamente il traffico viaggiatori regionale beneficiario di indennità. La procedura di ordinazione viene coordinata con la procedura di allestimento dell'orario e si conclude con una convenzione sull'offerta di prestazioni. La procedura di ordinazione che si svolge ogni due anni viene applicata in diverse versioni sia per le linee messe a concorso sia per quelle non messe a concorso. Inoltre, vengono stabilite le prestazioni di trasporto e l'indennità sulla base di conti di previsione. I conti di previsione si attengono alle convenzioni sugli obiettivi o alle convenzioni in materia di aggiudicazione concluse tra i committenti e le imprese di trasporto.</p>	
SIMAP	<p>Simap.ch è la piattaforma Internet congiunta di Confederazione, Cantoni e Comuni sulle commesse pubbliche. I committenti pubblici possono pubblicare senza complicazioni su questo portale le loro messe a concorso e, all'occorrenza, la documentazione relativa. Le imprese e gli offerenti interessati possono avere una panoramica nazionale su possibili mandati e scaricare pubblicazioni e documentazioni sulle messe a concorso.</p>	

SOB	Schweizerische Südostbahn
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UTP	Unione dei trasporti pubblici

# Messaggio

## **1 Linee guida del progetto**

### **1.1 Situazione iniziale**

#### **1.1.1 La riforma delle ferrovie in Svizzera quale processo per l'incremento dell'efficienza**

La riforma delle ferrovie costituisce un elemento importante della politica dei trasporti svizzera. È un processo che mira a organizzare in modo ottimale i trasporti pubblici e in particolare i trasporti ferroviari, aumentandone l'efficienza. Il sistema si è sviluppato nel corso del tempo ed è stato progressivamente modificato dalla revisione della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie<sup>1</sup> (1° gennaio 1996) e dalla Riforma delle ferrovie<sup>2</sup> (1° gennaio 1999). Questi primi passi hanno nettamente accresciuto le prestazioni dei trasporti pubblici rispetto ai costi. Il processo di riforma viene ora portato avanti con la Riforma delle ferrovie 2. Il messaggio aggiuntivo concernente la Riforma delle ferrovie 2<sup>3</sup> è stato il primo pacchetto della Riforma delle ferrovie 2, approvato dal Parlamento nella primavera del 2009.

#### **Seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 (2009) – Parte della riforma permanente**

Questo progetto è stato elaborato in adempimento del mandato parlamentare del 2005. A quest'ultimo si è aggiunto il mandato della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale del settembre 2007, che chiedeva di integrare nel prossimo pacchetto della Riforma delle ferrovie 2, ovvero nel presente progetto, le procedure di messa a concorso per gli autobus nel settore del traffico regionale viaggiatori. Il nostro Consiglio intende nel contempo utilizzare con il presente progetto la possibilità di regolamentare l'annoso problema della partecipazione delle ferrovie ai costi di mantenimento dei servizi di difesa nonché regolamentare altri temi nell'ambito della riforma delle ferrovie, ad esempio l'ordinazione dei tracciati da parte di terzi e gli obblighi del detentore del veicolo. Di conseguenza, la seconda fase della Riforma delle ferrovie 2 concerne i temi seguenti:

- interoperabilità delle ferrovie;
- messa a concorso nel settore del traffico viaggiatori regionale;
- rafforzamento del ruolo della Commissione di arbitrato in materia ferroviaria;
- finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa;
- altri adeguamenti nell'ambito della riforma delle ferrovie (tra cui disposizioni sulla sicurezza e disposizioni penali).

<sup>1</sup> RS 742.101

<sup>2</sup> FF 1997 I 809

<sup>3</sup> FF 2007 2457

## **1.1.2 Integrazione nella politica dei trasporti**

### **Trasporti pubblici: elemento importante per una piazza svizzera attrattiva**

I trasporti pubblici sono una componente importante dell'offerta di base. L'obiettivo del servizio pubblico è di soddisfare le necessità di mobilità della popolazione in maniera durevole mediante un approvvigionamento equilibrato sul piano regionale. Inoltre, una buona rete di trasporti pubblici costituisce un vantaggio importante anche per la competitività del nostro Paese a livello internazionale. Compito dello Stato è di predisporre le condizioni quadro affinché le imprese possano svilupparsi e affermarsi sul mercato.

### **I trasporti e l'economia della Svizzera sono strettamente legati all'UE**

La Svizzera è strettamente legata all'Unione europea per quanto attiene ai trasporti e all'economia. Circondato da Stati membri dell'UE, il nostro Paese svolge un ruolo fondamentale quale regione di transito negli scambi commerciali fra l'Italia e i Paesi membri dell'Europa settentrionale.

Anche gli accordi bilaterali tra la Svizzera e l'Unione europea attestano questo stretto legame, accordi che facilitano la libera circolazione di merci, persone, servizi, prestazioni e capitali.

### **Potenziale di miglioramento del traffico ferroviario**

La politica dei trasporti svizzera mira a garantire una coesistenza ragionevole della strada e della rotaia mediante un adeguato sviluppo del diritto pertinente. Negli ultimi anni la ferrovia è riuscita a migliorare la qualità delle prestazioni, ma la strada gode ancora di importanti vantaggi.

Le condizioni di concorrenza nel traffico merci sono mutate. Grazie al mandato di trasferimento del traffico merci transalpino e all'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, la situazione è migliorata a favore della ferrovia, nonostante il contemporaneo aumento del limite di peso nel trasporto internazionale di merci su strada. La liberalizzazione mediante la Riforma delle ferrovie 1 ha inoltre consentito di compiere progressi nella produttività. Negli ultimi anni le sovvenzioni destinate al traffico combinato hanno reso più interessanti i prezzi di mercato e la qualità nel traffico merci ferroviario.

L'adeguamento della normativa svizzera alla direttiva della CE sull'interoperabilità<sup>4</sup>, prevista dal presente progetto, migliora la competitività della ferrovia, perché consente di eliminare gli ostacoli nel settore del traffico ferroviario. L'aumento della competitività economica reca vantaggi soprattutto al trasporto merci (ma anche al traffico viaggiatori), i cui convogli sono oggi costretti a circolare a una velocità media molto bassa nel traffico internazionale.

<sup>4</sup> Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione), GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1; modificata dalla direttiva 2009/131/CE, GU L 273 del 16.10.2009, pag. 12, in seguito denominata «direttiva sull'interoperabilità».

## **Il Popolo sostiene lo sviluppo dei trasporti pubblici**

La revisione della legge sulle ferrovie (1.1.1996), la Riforma delle ferrovie 1 e l'iscrizione nell'articolo 84 della Costituzione federale<sup>5</sup> dell'obiettivo di trasferimento per il traffico merci transalpino (articolo sulla protezione delle Alpi) hanno avuto un'incidenza fondamentale sull'evoluzione della politica dei trasporti svizzera. Ispirata al pragmatismo, tale politica è stata indirizzata non da ultimo da varie votazioni (ad es. l'Iniziativa delle Alpi, il decreto federale relativo a Ferrovia 2000 e il Fondo per il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici, FTP) con cui il Popolo ha dimostrato di sostenere lo sviluppo dei trasporti pubblici.

### **1.1.3 Evoluzione a livello europeo e attuazione dei pacchetti ferroviari dell'UE in Svizzera**

#### **Evoluzione significativa della legislazione comunitaria per la modernizzazione delle ferrovie e per la politica dei trasporti svizzera**

L'interconnessione internazionale nei settori del traffico viaggiatori e merci è in continuo aumento e richiede perciò un ampio coordinamento della politica dei trasporti svizzera con quella dei Paesi circostanti e, di conseguenza, con l'Unione europea. L'Accordo del 21 giugno 1999<sup>6</sup> tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (accordo sui trasporti terrestri) assicura il prosieguo della cooperazione nel settore dei trasporti. Sottoscritto il 21 giugno 1999 e approvato dal Popolo svizzero il 21 maggio 2000, è entrato in vigore il 1° giugno 2002. Questo accordo, un elemento irrinunciabile della politica estera svizzera nell'ambito dei trasporti, è indispensabile per applicare l'articolo sulla protezione delle Alpi e attuare la politica svizzera di trasferimento.

Nel primo «pacchetto ferroviario», nel «secondo pacchetto ferroviario» e nel libro bianco del 2001, l'UE ha definito i fondamenti della propria politica dei trasporti in ambito ferroviario: l'obiettivo di modernizzare le ferrovie continua a essere prioritario e passa innanzitutto attraverso il promovimento della concorrenza e il miglioramento dell'interoperabilità e della sicurezza. Nel 2007, l'UE ha approvato un «terzo pacchetto ferroviario» che prevede la liberalizzazione del traffico viaggiatori, il rafforzamento dei diritti dei passeggeri e l'attestato di macchinista unificato a livello europeo.

L'UE sta rielaborando («recast») il primo pacchetto ferroviario. Le proposte definitive della commissione incaricata di questa revisione sono disponibili e permettono di valutare l'evoluzione futura del diritto europeo.

<sup>5</sup> RS 101

<sup>6</sup> RS 0.740.72

## **La Svizzera ha segnalato la sua disponibilità a recepire le direttive sull'interoperabilità e i due primi pacchetti ferroviari dell'UE**

Già nel 2002, con l'entrata in vigore dei primi due pacchetti ferroviari dell'UE e delle direttive allora vigenti sull'interoperabilità<sup>7</sup>, la Svizzera ha segnalato all'UE la sua disponibilità a recepire tali atti normativi nel diritto interno. Dopo che la Riforma delle ferrovie 2 è stata respinta nel 2005, il processo di integrazione si è però arrestato.

Il presente progetto costituisce un ulteriore passo del processo di attuazione, un passo verso una normativa unitaria e un miglioramento dell'efficienza e della sicurezza dei trasporti pubblici. Esso integra nel diritto svizzero la direttiva sull'interoperabilità, nonché il primo e il secondo pacchetto ferroviario dell'UE, ma senza l'organizzazione di un servizio di assegnazione dei tracciati indipendente dai gestori dell'infrastruttura.

Un gruppo di esperti istituito dal capo del DATEC sta studiando a fondo le possibilità di organizzare un servizio di assegnazione dei tracciati libero da discriminazioni in un progetto separato che presenterà al Parlamento in tempo utile. Attualmente viene esaminata anche la ripresa del terzo pacchetto ferroviario dell'UE. Il nostro Consiglio segue con interesse le modalità di applicazione e di attuazione delle sue norme da parte degli Stati membri dell'UE.

### **1.2 Obiettivi del progetto**

#### **Migliorare l'efficienza per garantire un sistema ferroviario attrattivo**

Obiettivo primario della politica dei trasporti è garantire un sistema ferroviario, e i trasporti pubblici ad esso collegati, attrattivo ed efficiente. Questo obiettivo può essere raggiunto solamente migliorando gradualmente l'efficienza in questi settori e ottimizzando il rapporto costi-benefici. Lo Stato, che destina notevoli risorse finanziarie al sistema dei trasporti pubblici e in particolare al settore ferroviario, mira a trarre il massimo beneficio dai fondi investiti: l'intento è incrementare l'offerta di trasporti ferroviari a parità di risorse impiegate e assicurare lo stesso volume di traffico versando minori indennità.

I primi passi in questa direzione sono stati compiuti con la Riforma delle ferrovie 1 incentrata sulla garanzia dell'autonomia e la liquidazione dei debiti delle FFS e sull'instaurazione di un sistema di accesso alla rete. Le ulteriori fasi sono state dedicate agli aspetti rimasti in sospeso e svolgono una funzione ausiliaria nella rimozione dei fattori che ostacolano la competitività e dei doppioni nonché nell'incrementare l'efficienza nei trasporti pubblici e nel traffico merci tra la Svizzera e gli Stati confinanti.

<sup>7</sup> Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, GU L 235 del 17.9.1996 pag. 6 nonché direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1, entrambe abrogate dalla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione), GU L 191 del 18.7.2008, pag. 1; modificata dalla direttiva 2009/131/CE, GU L 273 del 17.10.2009, pag. 12.

## **Portare avanti il processo di riforma in corso all'insegna della maggiore efficienza e competitività**

Il presente progetto si prefigge di portare avanti il processo di riforma per migliorare l'efficienza e rafforzare la competitività tra le imprese di trasporto e tra la ferrovia e altri vettori di trasporto, soprattutto per quanto attiene al traffico internazionale e al traffico viaggiatori. Il presente progetto prevede segnatamente le misure seguenti:

- al fine di garantire la scorrevolezza del traffico ferroviario transfrontaliero, saranno unificate le prescrizioni tecniche e importanti per la sicurezza e istituiti servizi che attesteranno la conformità degli elementi ferroviari alle prescrizioni europee;
- la messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale su strada sarà prevista a livello di legge;
- il ruolo della Commissione di arbitrato in materia ferroviaria sarà essenzialmente rafforzato;
- l'annoso problema della partecipazione delle imprese ferroviarie ai costi di mantenimento dei servizi di difesa sarà risolto.

### **1.3 Gli elementi della fase di riforma**

#### **1.3.1 Rafforzare l'interoperabilità e la sicurezza delle ferrovie**

L'incidenza dei confini nazionali sul traffico ferroviario continua a essere rilevante per diversi aspetti. Il Consiglio federale e la Commissione europea si propongono perciò di migliorare l'interoperabilità della rete ferroviaria. Per «interoperabilità» si intende l'idoneità del sistema ferroviario ad assicurare una circolazione transfrontaliera dei treni continua e sicura. L'obiettivo è dunque un traffico ferroviario transfrontaliero il più scorrevole possibile. A questo scopo occorre unificare tra l'altro le prescrizioni tecniche, ma anche semplificare le procedure, ad esempio, assicurando il riconoscimento reciproco del materiale rotabile immatricolato, il tutto garantendo l'attuale elevato livello di sicurezza ferroviaria.

##### **1.3.1.1 Situazione iniziale**

I confini nazionali svolgono tuttora un ruolo importante nel traffico ferroviario, per cui la ferrovia non può sfruttare in maniera sufficiente i suoi punti di forza. Uno di essi è il fatto che le ferrovie sono particolarmente adatte al trasporto di merci su lunghe distanze. Un punto di forza, questo, che attualmente le ferrovie non possono sfruttare come vorrebbero, a causa del grande ostacolo rappresentato tuttora dalle frontiere nazionali sull'esercizio, l'organizzazione e la tecnica del sistema ferroviario

##### **Prime esperienze positive nell'UE con l'interoperabilità**

Per superare questo ostacolo, l'UE ha approvato la direttiva sull'interoperabilità.

Il successo delle prime esperienze nell'attuazione della direttiva varia all'interno dell'UE. Lo stato di attuazione dell'interoperabilità non è ovunque uguale. Tuttavia,

	Oggi	Dopo la modifica della Lferr nell'ambito del presente progetto
<b>Tribunale amministrativo federale</b>	– autorità di ricorso contro le decisioni della CAF	– invariato

### 1.3.3.5 Armonizzazione di compiti e finanze

La CAF esercita già ora una vigilanza sul mercato, fondata peraltro su convenzioni volontarie e denunciabili concluse con gestori dell'infrastruttura. Questo fatto potrebbe mettere in dubbio l'indipendenza necessaria della CAF; infatti, si potrebbe sospettarla di parzialità se avviasse un'inchiesta contro un'impresa con la quale ha stipulato una convenzione. L'attività in questione deve pertanto essere fondata su una base legale e rinunciare a un'estensione contrattuale di questo settore d'attività. Per quanto concerne la vigilanza sul servizio di assegnazione dei tracciati (la cui attività deve essere considerata, ai sensi della legge, un'attività dei gestori dell'infrastruttura), essa non modificherà il settore di compiti della CAF. Perciò si presume che il nuovo disciplinamento non avrà alcuna ripercussione finanziaria per la Confederazione.

### 1.3.4 Finanziamento dei costi di mantenimento dei servizi di difesa

L'infrastruttura ferroviaria è raramente interessata da incidenti (incendi, infortuni, emissione di sostanze pericolose ecc.), che però possono avere gravi ripercussioni. Tra le misure da adottare secondo lo stato attuale della tecnica rientrano quelle volte ad assicurare la prontezza a gestire incidenti di qualsiasi tipo. La pianificazione degli interventi, la formazione delle forze d'intervento e l'approntamento del materiale necessario rappresentano compiti cui sono chiamati a provvedere in comune i corpi pubblici dei vigili del fuoco e dei servizi d'intervento in caso di incidenti chimici nonché i gestori dell'infrastruttura (GI) interessati.

L'obiettivo del progetto è disciplinare in modo più chiaro il finanziamento dei servizi di difesa.

Rappresentanti dei Cantoni, dell'UTP, delle FFS, della BLS e dell'Amministrazione federale hanno analizzato la situazione attuale in un gruppo di progetto ed elaborato le basi per la presente proposta di soluzione.

#### 1.3.4.1 Situazione iniziale

Per la gestione degli incidenti, singoli GI dispongono di un proprio servizio di difesa. Nonostante ciò, i GI ricorrono per diversi eventi alle prestazioni dei servizi di difesa di Cantoni, Distretti o Comuni, soprattutto nei casi seguenti:

- emissione di sostanze pericolose, in particolare radioattive, che richiedono l'impiego di un servizio d'intervento in caso di incidenti chimici o di un nucleo di radioprotezione;
- interventi di vigili del fuoco in luoghi per raggiungere i quali si impiegherebbe troppo tempo con il treno di spegnimento e salvataggio;
- in caso di incendio, primi interventi da parte dei vigili del fuoco locali, poiché spesso sono in grado di raggiungere il luogo dell'incidente più rapidamente e possono dunque affrontare meglio l'incendio;
- sostegno nel recupero di vittime o feriti.

In caso di incidenti ferroviari, i GI vengono assistiti dai servizi di difesa cantonali e locali (vigili del fuoco e servizio d'intervento in caso di incidenti chimici) nel gestire l'evento. Senza questa assistenza i GI non sarebbero in grado di affrontare incidenti di maggior entità nei tempi richiesti e nella misura necessaria.

### **Attualmente i GI pagano gli interventi, ma non partecipano ai costi di mantenimento**

I GI pagano le spese connesse agli interventi dei servizi di difesa pubblici, ma di regola non partecipano ai costi di mantenimento. Per costi di mantenimento si intendono i costi d'investimento e d'esercizio che risultano indipendentemente dagli interventi, fra cui, tra l'altro, i costi per l'acquisizione e la manutenzione del materiale, per la formazione e il personale o per assicurare la prontezza d'intervento (servizio di picchetto).

Questi costi di mantenimento, cui i GI saranno chiamati a partecipare, vanno chiaramente distinti dai costi sostenuti dalle ferrovie per le misure adottate al fine di garantire la sicurezza della loro infrastruttura (p. es. radiocomunicazione di sicurezza o misure di autosalvataggio nelle gallerie).

#### **1.3.4.2 Soluzioni esaminate**

Per l'assunzione dei costi di circa 3 milioni di franchi, oltre all'indennizzo dei costi scoperti pianificati dei GI, sono state esaminate diverse forme alternative, come il trasferimento dei costi sul prezzo del tracciato, un finanziamento speciale o un'indennità versata dalla Confederazione direttamente ai Cantoni.

L'introduzione di nuovi strumenti e basi giuridiche, come richiesto ad esempio da un finanziamento speciale, comporterebbe già solo per il loro sviluppo un elevato onere amministrativo. Inoltre, sarebbe necessario lavorare con sempre nuovi strumenti e procedimenti. Considerati gli importi in gioco, questo onere supplementare non appare giustificato.

Il finanziamento degli oneri supplementari attraverso l'indennizzo per le infrastrutture permette di limitare l'onere amministrativo, mentre gli strumenti sono semplici e consolidati.

### 1.3.4.3

### Il nuovo disciplinamento proposto

In futuro i GI dovranno partecipare ai costi di mantenimento dei servizi di difesa. In linea di principio la protezione della popolazione, e dunque l'organizzazione e il finanziamento dei servizi di difesa pubblici, sono di competenza dei Cantoni. In base alla legislazione federale, i gestori di linee ferroviarie sono tenuti a garantire la sicurezza dell'esercizio. Tuttavia, finora non si è provveduto a stabilire concretamente fino a che punto si spinge questo obbligo e se il principio di causalità previsto nella legislazione sulla protezione dell'ambiente è applicabile al finanziamento delle prestazioni.

Negli ultimi anni è inoltre aumentata la pressione dei Cantoni nei confronti dei GI affinché partecipino in misura adeguata ai costi di mantenimento dei servizi di difesa pubblici. I Cantoni chiedono una ripartizione dei costi in funzione del principio della causalità. Va inoltre tenuto presente che le aziende private, tramite le assicurazioni sui fabbricati, e l'USTRA quale gestore delle strade nazionali, partecipano già ai costi di mantenimento dei servizi di difesa.

In tale contesto, il gruppo di progetto paritetico ha analizzato le basi giuridiche, definito i requisiti per i singoli servizi di difesa (vigili del fuoco e servizio d'intervento in caso di incidenti chimici) e ha presentato possibili modelli di ripartizione dei costi e di partecipazione delle ferrovie ai costi di mantenimento dei servizi di difesa.

Le ferrovie devono essere obbligate a partecipare ai costi. A questo scopo la legge sulle ferrovie va adeguata in modo che i GI siano tenuti ad assumersi i costi di mantenimento dei servizi di difesa nella misura in cui questi forniscono prestazioni nell'ambito di interventi concernenti impianti ferroviari. La procedura concreta in tal senso deve essere definita nel quadro di un'ordinanza. Attualmente, infatti, una partecipazione delle ferrovie ai costi di mantenimento non è obbligatoria.

In questo modo i Cantoni ottengono i mezzi necessari a garantire anche a lungo termine una gestione adeguata degli incidenti concernenti l'infrastruttura ferroviaria e hanno la possibilità di acquistare mezzi d'intervento specifici per la ferrovia.

Sulla base delle conclusioni cui è giunto, il gruppo di lavoro ha formulato una proposta circa la procedura da seguire in materia. La procedura proposta funge da base per la futura elaborazione di convenzioni sulle prestazioni tra i Cantoni e i GI. In base a questi principi, le convenzioni andranno naturalmente adeguate di comune accordo tra le parti in funzione delle situazioni specifiche di ogni regione e impianto ferroviario.

Il nostro Consiglio non intende dunque emanare prescrizioni dettagliate di validità generale. Con la definizione dei principi, i negoziati tra GI e Cantoni saranno semplificati. Le tattiche d'intervento già sviluppate, inclusa la collaborazione delle diverse forze d'intervento, non sono pregiudicate. Le responsabilità fondamentali di GI e Cantoni per fronteggiare gli eventi rimangono immutate.

La procedura nel caso di convenzioni già stipulate viene disciplinata a livello di ordinanza.

### 1.3.4.4 **Motivazione e valutazione della soluzione proposta**

La soluzione del problema relativo ai costi di mantenimento dei servizi di difesa è stata sviluppata e sostenuta da tutti i partecipanti. In rapporto ai sussidi erogati complessivamente ai trasporti pubblici si tratta di importi modesti ma che i servizi di difesa ritengono essenziali. La soluzione proposta è relativamente semplice, è accettata da tutti i partecipanti e potrà essere attuata in tempi rapidi.

### 1.3.4.5 **Armonizzazione di compiti e finanze**

In Svizzera, tutti i GI sono chiamati a fornire un contributo per un totale di 3 milioni di franchi l'anno ai costi di mantenimento dei servizi di difesa per una rete di circa 5200 km. La partecipazione dei GI varia da poche centinaia di franchi l'anno a circa 2,2 milioni di franchi, a seconda della lunghezza delle tratte (lunghezza della propria rete) e del rischio. I criteri per la valutazione del rischio sono i seguenti: volume di traffico (viaggiatori, merci), rischi relativi al trasporto di merci pericolose, gallerie e pericoli naturali.

I contributi versati ai Cantoni saranno compresi tra circa 3000 e 500 000 franchi l'anno, sempre a seconda dei rischi e della lunghezza della rete di loro competenza. I contributi sono forniti sotto forma di indennità per le infrastrutture.

Il nostro Consiglio prevede che il nuovo disciplinamento risolverà una controversia di lunga data, consentendo così di realizzare più velocemente i progetti. Nell'ambito dei singoli progetti, i GI risulteranno meno esposti alla pressione esercitata dai Cantoni affinché stipulino accordi specifici ai progetti per l'assunzione dei costi di mantenimento. Tuttavia, l'importo che è possibile risparmiare grazie alla realizzazione più rapida dei progetti non è quantificabile.

### 1.3.5 **Altri adeguamenti nell'ambito delle riforme delle ferrovie**

Il presente disegno è inteso inoltre a colmare le lacune di disciplinamento e ad apportare miglioramenti nei seguenti settori:

Settore	Misure	Articoli di legge
1. Accesso alla rete	Ripresa della direttiva UE sulla sicurezza	Lferr art. 5, 8a–8f (nuovi)
2. Obbligo di fornire i dati per la statistica dei trasporti	Precisazione in base alla nozione di statistica dei trasporti	Lferr art. 16 e LTV art. 53
3. Traffico viaggiatori regionale	Limite di spesa pluriennale	LTV art. 30a (nuovo)
4. Viaggiatori senza titolo di trasporto valido	Disposizioni penali	LTV art. 57 e 60

I servizi di valutazione della conformità operano sul mercato sulla base di contratti di diritto privato. Per questa ragione le controversie in merito alla loro attività sono di competenza del tribunale civile, indipendentemente dal fatto che si tratti di un servizio statale o privato.

*Art. 23l*            Trattamento dei dati

Questo articolo istituisce la base legale per introdurre, a livello di ordinanza, l'obbligo per le imprese ferroviarie di raccogliere e pubblicare i dati destinati ai registri dei veicoli, dei tipi di veicolo e delle infrastrutture previsti dagli articoli 33–35 della direttiva sull'interoperabilità. Ciò consente all'UFT di gestire i relativi registri e di mettere a disposizione le pertinenti informazioni.

### **Sezione 8a (nuova): Costi di mantenimento dei servizi di difesa**

*Art. 32a*

*Capoverso 1:* i gestori dell'infrastruttura (GI) sono obbligati a partecipare ai costi di mantenimento dei servizi di difesa (vigili del fuoco e servizio d'intervento in caso di incidenti chimici). I costi derivanti da quest'obbligo danno diritto al versamento di indennità ai GI concessionari secondo l'articolo 56 Lferr e alle FFS secondo l'articolo 8 LFFS.

Trattandosi di una nuova disposizione in materia di sussidi, si applicano le disposizioni sul freno all'indebitamento.

*Capoverso 2:* i GI e i Cantoni devono concludere convenzioni in cui stabiliscono l'ammontare dei contributi dei GI ai costi di mantenimento e definiscono le prestazioni che i servizi di difesa sono tenuti a fornire.

*Capoverso 3:* le condizioni quadro del DATEC sono fissate in un'ordinanza e definite sulla base delle conclusioni del gruppo di progetto paritetico appositamente istituito. Le conclusioni, comprendenti indicazioni sull'ammontare dei costi e sulle prestazioni dei servizi di difesa, sono riassunte nel rapporto di progetto conclusivo. I membri del gruppo di progetto paritetico sono consultati in occasione dell'elaborazione della nuova ordinanza dipartimentale.

### **Sezione 12a: Commissione d'arbitrato**

*Art. 40a*            Organizzazione

La Commissione d'arbitrato (CAF) sarà autorizzata ad avviare richieste d'ufficio, a prendere decisioni e a pronunciare pene. A tale scopo l'articolo 40a è completamente riformulato. Secondo il nuovo tenore, coloro che hanno accesso alla rete hanno anche l'obbligo di mettere a disposizione della CAF i documenti necessari per le sue inchieste. Le disposizioni sulla nomina e l'organizzazione si ispirano a quelle applicate alla Commissione delle comunicazioni (art. 56 della legge del 30 aprile 1997<sup>45</sup>

professione (p.es. artigiani, piccoli commercianti come p.es. pescatori), ma non i conduttori professionisti, perché la sua attuazione pratica sarebbe difficile.

Le disposizioni nel capoverso 6 lettere c e d corrispondono alle disposizioni vigenti nella circolazione stradale.

Gli apparecchi per l'analisi dell'alito sottostanno alla legge federale del 9 giugno 1977<sup>62</sup> sulla metrologia e all'ordinanza del 15 febbraio 2006<sup>63</sup> sugli strumenti di misurazione.

#### *Art. 41*            Condotta in stato di inidoneità alla guida

Secondo il capoverso 1 è ora punibile anche il personale nautico (p.es. marinai, macchinisti) che esercita un servizio nautico benché inidoneo alla guida a causa del consumo di bevande alcoliche. Inoltre, lo stato di ebbrietà leggero costituisce ora una contravvenzione, mentre lo stato di ebbrietà con una concentrazione qualificata di alcol nel sangue è considerato un delitto.

Secondo il capoverso 2 è ora punibile anche l'inidoneità alla guida a seguito del consumo di stupefacenti, medicinali o per altri motivi.

Il conduttore di un battello senza motore in condizioni di inabilità alla guida è punito secondo il capoverso 3 con una multa.

#### *Art. 41a (nuovo)*    Elusione di misure per accertare l'inidoneità alla guida

Finora l'elusione della prova del sangue era disciplinata nell'articolo 41 capoverso 2 LNI. A seguito della differenziazione della conduzione in condizioni di inidoneità alla guida questa fattispecie deve essere disciplinata in altro modo.

Secondo il capoverso 2 l'elusione della prova del sangue nel caso di conduzione di un battello senza motore è considerata soltanto una contravvenzione.

#### *Art. 41b (nuovo)*    Disposizioni penali complete

Con questo articolo è istituita una base legale che consente, tra l'altro, al Consiglio federale di dichiarare punibile la violazione di un divieto di consumare bevande alcoliche da parte di persone di cui all'articolo 24b capoverso 6 lettera b.

### **3**                            **Ripercussioni**

#### **3.1**                        **Per la Confederazione**

##### **3.1.1**                    **Ripercussioni finanziarie**

#### **Attuazione della direttiva sull'interoperabilità: non comporta costi supplementari rilevanti**

Nel caso dei veicoli e degli impianti ferroviari esistenti, le innovazioni tecniche che si rendono necessarie a seguito del recepimento della direttiva sull'interoperabilità saranno realizzate progressivamente. Per questa ragione, presumendo che l'applica-

<sup>62</sup> RS 941.20

<sup>63</sup> RS 941.210

zione delle nuove specifiche tecniche non implicherà un aumento del prezzo dei prodotti specificati, l'attuazione delle direttive non dovrebbe causare costi supplementari rilevanti. Il finanziamento delle misure necessarie è garantito dagli strumenti esistenti (p. es. convenzione sulle prestazioni, Fondo FTP) e, per quanto riguarda i provvedimenti concernenti l'infrastruttura, eseguiti nell'ambito di importanti progetti di ristrutturazione e ammodernamento, si distribuirà sull'arco di decenni.

### **Procedure di messa a concorso nel traffico viaggiatori regionale: nessuna ripercussione finanziaria per la Confederazione**

Le risorse finanziarie risparmiate grazie alle convenzioni sugli obiettivi o ai bandi pubblici servono a mantenere le offerte esistenti del traffico viaggiatori regionale e dei committenti (Confederazione e Cantoni) e a migliorarle in singoli punti. Non è tuttavia possibile quantificare l'entità delle risorse risparmiate.

### **Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF)**

I compiti supplementari della CAF non comportano spese supplementari per la Confederazione.

### **Costi per il mantenimento dei servizi di difesa**

Nell'insieme, in Svizzera, i gestori dell'infrastruttura sono chiamati a partecipare per un totale di 3 milioni di franchi alle spese di mantenimento dei servizi di difesa sostenute dai Cantoni in relazione a una rete di circa 5200 km. La partecipazione dei gestori dell'infrastruttura varia da poche centinaia di franchi l'anno a circa 2,2 milioni di franchi, a seconda della lunghezza delle tratte e del rischio. I contributi versati ai Cantoni oscilleranno tra i 3000 e i 500 000 franchi l'anno, sempre a seconda dei rischi e della lunghezza della rete di loro competenza. Il finanziamento dovrebbe essere assicurato dalle indennità per le infrastrutture.

## **3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

### **Servizio statale di valutazione della conformità**

Un servizio statale di valutazione della conformità richiederebbe nove ulteriori posti a tempo pieno: sette posti per ciascun sottosistema e i suoi componenti di interoperabilità e due posti per il settore gestione, collaborazione internazionale e segreteria. Questo servizio statale sarebbe tuttavia in grado di coprire i propri costi.

L'istituzione di un servizio statale di questo genere non è però imperativa, dato che i compiti di valutazione della conformità possono essere svolti anche da servizi privati attivi in Svizzera e da servizi operanti all'estero.

### **Autorizzazioni d'esercizio supplementari**

L'UFT dovrà rilasciare un numero di autorizzazioni d'esercizio di gran lunga superiore rispetto a ora. Attualmente, l'UFT stabilisce di volta in volta nell'ambito della procedura di approvazione dei piani se è necessaria un'autorizzazione d'esercizio. Con l'attuazione della direttiva sull'interoperabilità sarà richiesta un'autorizzazione d'esercizio per ogni sottosistema strutturale del sistema ferroviario (prima messa in servizio e messa in servizio dopo riconversioni o importanti rinnovamenti). Si calcola che occorrerà svolgere 400 procedure supplementari di autorizzazione l'anno, il