



Adeguamento delle ordinanze concernenti la concezione globale del traffico merci sull'intero territorio nazionale

Risultati dell'indagine conoscitiva

1. Svolgimento dell'indagine conoscitiva

Il 25 settembre 2015 il Parlamento federale ha adottato la revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM; FF **2015** 5993). Il termine per il referendum è scaduto inutilizzato il 14 gennaio 2016.

A seguito di tale revisione viene sottoposta a revisione totale anche l'ordinanza sul trasporto di merci (OTM). L'indagine conoscitiva sulle ordinanze concernenti il trasporto di merci sull'intero territorio nazionale (revisione totale dell'OTM e adeguamenti di sei altre ordinanze) si è svolta dal 20 ottobre al 23 dicembre 2015. Complessivamente sono pervenuti 72 pareri.

Oltre all'OTM vengono adeguate le seguenti ordinanze:

- ordinanza sugli emolumenti e sulle tasse dell'Ufficio federale dei trasporti (ordinanza sugli emolumenti dell'UFT, OseUFT; RS 742.102);
- ordinanza sull'impiego e i compiti delle imprese di trasporto concessionarie in situazioni particolari e straordinarie (RS 531.40);
- ordinanza concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (ordinanza sul traffico pesante, OTTP; RS 641.811);
- ordinanza sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS; RS 741.622);
- ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD; RS 742.412);
- ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose (OMCont; RS 930.111.4).

		Interpellati	Pareri pervenuti
1	Cantoni	26	24
2	Partiti politici	12	3
3	Organizzazioni mantello nazionali dei Comuni delle Città e delle regioni di montagna	3	1
4	Organizzazioni mantello nazionali dell'economia	5	4
5	Organizzazioni	82	40
	Totale	128	72

2. Elenco degli interpellati che hanno inoltrato un parere

2.1 Cantoni

AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
BE	Kanton Bern
FR	Canton de Fribourg
GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Canton du Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SH	Kanton Schaffhausen
SZ	Kanton Schwyz
SO	Kanton Solothurn
TG	Kanton Thurgau
UR	Kanton Uri
TI	Cantone Ticino
VD	Canton de Vaud
VS	Kanton Wallis
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

2.2 Partiti politici

PPD Partito popolare democratico svizzero
PLR.I Liberali
PS Partito socialista svizzero

2.3 Organizzazioni mantello nazionali dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna

Unione delle città svizzere

2.4 Organizzazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse - Federazione delle imprese svizzere
sbv/usp/usc Unione Svizzera dei Contadini
SGB/USS Unione sindacale svizzera
sgv/usam Unione svizzera delle arti e mestieri

2.5 Organizzazioni

AB Appenzeller Bahnen
ASTAG Associazione svizzera dei trasportatori stradali

ATA/ATE/VCS Associazione Traffico e Ambiente
BAKO AG Baumaschinen und Transportsysteme
BLS AG
Centre Patronal
DB Netze und der Beauftragte für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet
UP/EV Unione Petrolifera
fenaco
Comitato del San Gottardo
HANDELSchweiz
HUPAC
IG DHS Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IG Private Terminalbetreiber
IHK Industrie- und Handelskammer St. Gallen Appenzell
IMS RAIL Switzerland AG (parere congiunto con Swissterminal e TFG)
Litra Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Matterhorn Gotthard Bahn
Posta CH SA
Prométerre Association vaudoise de promotion des métiers de la terre
railCare
Ferrovia retica SA
RSW Region Sarganserland-Werdenberg
FFS SA
SEV segretariato centrale
SGPV-FSPC Schweizerischer Getreideproduzentenverband
CAF Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
FPC Fondazione per la protezione dei Consumatori
SOB Südostbahn
swiss granum
Swissterminal AG (parere congiunto con IMS e TFG)
SVS Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft
SVZ -Schweizer Verband der Zuckerrübenpflanzer
TFG Transfracht (parere congiunto con Swissterminal e IMS)
transfair
VAP Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen
Verband kollektiver Getreidesammelstellen
UTP Unione dei trasporti pubblici
BoscoSvizzero
COMCO Commissione della concorrenza

3. Pareri sulle singole ordinanze

La maggior parte dei partecipanti si esprime su questioni di carattere generale o dichiara il proprio consenso sull'insieme delle modifiche presentate; le osservazioni concernono solo alcune questioni puntuali.

Dichiarano di accogliere il progetto nel suo insieme o di non avere osservazioni in merito 22 partecipanti..

Dei Cantoni, 14 lo accolgono in linea di principio o non hanno osservazioni in merito.

3.1 Disposizioni di sicurezza

Dei 21 partecipanti che si sono espressi sulle disposizioni di sicurezza per i binari di raccordo, 18 respingono la proposta ritenendo eccessivo applicare anche in questo settore quanto stabilito dalla legge e ordinanza sulle ferrovie. A loro avviso ciò sarebbe sproporzionato e provocherebbe costi inutili; chiedono pertanto che ai binari di raccordo siano applicate prescrizioni meno severe (p. es. PLR, Cantoni BS, BL, SH, AG, UR, ACS/usam, economiesuisse, VAP, UTP, FFS, RhB, IG DHS, railCare, HANDELSchweiz).

3.2 Forma della concessione dei fondi per gli impianti portuali

Dei 16 partecipanti che si sono espressi in merito, 9 chiedono che si concedano contributi a fondo perso per la costruzione di impianti portuali in Svizzera (PS, PLR, PPD, i Cantoni BS, BL, VAP, la Posta, Unione dei trasporti pubblici, Hupac). Secondo 10 partecipanti la disposizione proposta per gli impianti portuali [mutui condizionatamente rimborsabili] è in contrasto con la parità di trattamento del modo di trasporto «navigazione» voluta dal legislatore.

Secondo IG Private Terminalbetreiber e il parere congiunto di Swissterminal AG/TFG Transfracht/IMS RAIL Switzerland AG, è invece inammissibile che gli impianti portuali esistenti siano chiusi per ragioni di sviluppo urbano e nel contempo nuovi impianti vengano sostenuti mediante contributi federali a fondo perso. Chiedono quindi che i relativi contributi d'investimento siano concessi soltanto sotto forma di mutui rimborsabili senza interessi (invece di mutui condizionatamente rimborsabili).

3.3 Progetti di rinnovo di impianti di trasbordo per il traffico combinato – aumento delle prestazioni

Riguardo ai progetti di ammodernamento di impianti di trasbordo per il traffico combinato (TC) già beneficiari di aiuti finanziari prima dell'entrata in vigore della nuova OTM, è stata proposta la seguente condizione (art. 5 cpv. 5 dell'avamprogetto di OTM): gli aiuti finanziari sono erogati solo per investimenti che aumentano le prestazioni. Diversi partecipanti (p. es. USS, FFS, VAP, SEV) auspicano che questa disposizione, ritenuta un nuovo «ostacolo», sia allentata o modificata. Alcuni, ad esempio ATA, IG DHS, railCare, IG Private Terminalbetreiber, Swissterminal AG, TFG Transfracht, IMS RAIL Switzerland AG, respingono del tutto il nuovo capoverso.

3.4 Computabilità dei costi per l'acquisizione del terreno

Su questo tema si esprimono 8 partecipanti. PLR e ACS/usam sono favorevoli a un'uguaglianza di trattamento tra impianti di trasbordo TC e binari di raccordo, ma non si esprimono concretamente sulla generale introduzione della possibilità di computare i costi per l'acquisizione del terreno.

Il Cantone BL chiede che nel caso degli impianti di trasbordo TC i costi per l'acquisizione del terreno siano di regola computabili. Dello stesso avviso sono FFS, SEV e UTP, secondo i quali vanno dichiarati computabili anche i canoni del diritto di superficie. VAP e la Posta raccomandano di stralciare l'articolo 7 capoverso 4 e propongono di delimitare la parte di terreno che concerne il binario di raccordo dell'impianto TC.

3.5 Coordinamento temporale con l'adozione della «Concezione del trasporto di merci per ferrovia»

La concezione del trasporto di merci per ferrovia di cui all'articolo 3 LTM viene menzionata nell'OTM in relazione al calcolo dei contributi d'investimento (art. 8) e all'ordine di priorità (art. 9). In diversi pareri (p. es. Cantoni BL, SH e UR come pure USS, SEV, SVS) si chiede come si applicherà tale criterio, dato che i lavori per la summenzionata concezione non saranno ancora conclusi alla data di entrata in vigore dell'OTM. Il Cantone SO osserva che il calcolo dei contributi d'investimento è definito soprattutto in funzione di obiettivi economici e di politica dei trasporti, mentre gli aspetti territoriali e ambientali non sono esplicitamente considerati.

PS e ATA ritengono che la priorità dovrebbe andare soprattutto a obiettivi di politica energetica, ambientale e dei trasporti.

3.6 Restituzione di contributi d'investimento

Diversi partecipanti (p. es. PLR, economiesuisse, VAP) auspicano che nella restituzione di contributi d'investimento sia attribuito un maggior peso al principio di causalità, ritenendo che la restituzione non vada richiesta ai gestori di impianti privati cui non siano imputabili colpe specifiche.

3.7 Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni

Diverse associazioni del settore (usc, SVZ Schweizerischer Verband der Zuckerrübenpflanzer, swissgranum, BoscoSvizzero, Schweizerischer Getreideproduzentenverband SGPV, Verband kollektiver Getreidesammelstellen) chiedono che si sfruttino tutte le possibilità offerte dalla legislazione per l'ordinazione dei trasporti nel settore della produzione naturale. A loro avviso sono inoltre necessarie soluzioni amministrative semplici per favorire la collaborazione di diversi Cantoni e del settore. Oltre a ciò, i Cantoni interessati dovrebbero potersi unire per evitare che ogni singolo Cantone debba inoltrare una domanda di sussidio; molte linee ferroviarie, e quindi i treni merci con diversi tipi di carico, attraversano vari Cantoni, ragion per cui la presentazione di domande individuali è ritenuta inefficiente.

3.8 Altri temi menzionati

In generale

In diversi pareri (p. es. BLS, VAP, UTP) si suggerisce di definire nell'OTM il concetto di dispositivo di raccordo.

Assicurazione di responsabilità civile

FFS e UTP osservano che l'OTM dovrebbe disciplinare l'assicurazione di responsabilità civile.

Accesso senza discriminazioni

Mentre SVS, IG DHS, railCare, CAF si dichiarano esplicitamente favorevoli a questa disposizione, UP Unione Petrolifera osserva che nel settore petrolifero essa sarebbe solo limitatamente applicabile.

VAP sottolinea che l'obbligo non dovrebbe essere applicato virtualmente o teoricamente, bensì in caso di richieste concrete.

Partecipazione del raccordato ai costi del dispositivo di raccordo

I pareri sui casi in cui anche i raccordati debbano partecipare ai costi del dispositivo di raccordo sono discordanti. VAP, la Posta, UP Unione Petrolifera e PLR accolgono la partecipazione ai costi dello smantellamento purché si applichi il principio di causalità; la respingono invece per i costi di *adeguamenti*, poiché non prevista dall'articolo 18 capoverso 3 LTM. D'altro canto, FFS, BLS e UTP chiedono che i raccordati possano essere chiamati a partecipare anche ai costi di ammodernamento, oltre a quelli di adeguamento e smantellamento, se il volume di trasporto risulta inferiore a quello ipotizzato (mancato raggiungimento del volume minimo). Suggestiscono inoltre di disciplinare in dettaglio a livello di ordinanza in quale misura e per quali riduzioni del volume di trasporto i raccordati devono partecipare ai costi.

Disposizioni finali

I Cantoni BS e BL come pure SVS chiedono che per le domande inoltrate alla Confederazione prima dell'entrata in vigore della revisione dell'OTM sia mantenuta la possibilità di scegliere se trattarle secondo il nuovo diritto o secondo quello anteriore.

4. Ordinanza sul traffico pesante

Sulle modifiche di questa ordinanza sono pervenuti 22 pareri. I partecipanti non si esprimono sempre su tutti i singoli punti menzionati qui di seguito, concernenti la restituzione della TTPCP per i percorsi iniziali e finali nel traffico combinato.

Due partecipanti (PS, Cantone SH) si dichiarano esplicitamente a favore di una restituzione della TTPCP limitata ai trasporti combinati strada-ferrovia, escludendo quindi quelli della navigazione sul Reno. Otto partecipanti (ASTAG, PPD, VAP, usam, Swissterminal/TFG /IMS) sono invece dell'avviso che la disciplina vigente vada mantenuta anche per i trasporti combinati tra navigazione sul Reno e strada. SVS chiede di stralciare la modifica o di introdurre l'uguaglianza di trattamento per i modi di trasporto navigazione e ferrovia.

È stata per lo più respinta la proposta, presentata secondo la mozione Janiak 15.3627, di riservare il diritto alla restituzione della TTPCP ai trasporti diretti verso un impianto di trasbordo ubicato in Svizzera. 14 partecipanti (Cantone SH, PPD, PLR, ASTAG, VAP, usam, Swissterminal/TFG/IMS, IMS RAIL Switzerland AG, IHK, DB Netze, IG DHS, railCare) chiedono piuttosto di continuare ad applicarla ai terminali situati nella vicina zona di frontiera (in particolare Weil am Rhein). Solo due partecipanti (PS, transfair) dichiarano di accogliere la proposta presentata.

Quattro partecipanti (IG DHS, railCare, ATA, SEV) si dichiarano contrari a una riduzione degli importi per la restituzione della TTPCP. Altri tre (UTP, FFS, RhB) chiedono addirittura di aumentare i contributi, in modo che gli importi della restituzione siano proporzionali all'aumento della TTPCP.

5. Ordinanza sui mezzi di contenimento per merci pericolose

La ditta BAKO AG chiede che si rinunci alla revisione dell'ordinanza in questione, giudicando troppo generici gli adeguamenti previsti.

6. Altre ordinanze

Non sono pervenuti pareri in merito alle altre ordinanze interessate dalla revisione.