



29 settembre 2023

Commento al progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario

Riferimento: BAV-042.54-3/9/4

Dossier:

1 Situazione iniziale

La presente ordinanza si basa sul «modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di grave penuria di elettricità», elaborato dal settore dei trasporti pubblici nell'autunno del 2022 con l'obiettivo di garantire il funzionamento del trasporto pubblico conformemente alle esigenze anche in caso di penuria di energia e in particolare di contingentamento. A differenza del modello standard del contingentamento, in cui i grandi consumatori hanno temporaneamente a disposizione una quantità ridotta di energia elettrica, in questo caso la gestione del trasporto pubblico e del trasporto merci ferroviario viene effettuata attraverso una riduzione sovraordinata della prestazione richiesta (riduzione della capacità e dell'offerta) e all'interno di scenari predefiniti che mirano a ridurre il fabbisogno di elettricità. L'obiettivo è quello di evitare che il trasporto pubblico (TP) e il trasporto merci ferroviario non siano più in grado di contribuire all'approvvigionamento del Paese a causa di un contingentamento puntuale o che si verifichino interruzioni a livello delle catene di trasporto, che dipendono dal perfetto coordinamento spazio-temporale tra i diversi vettori coinvolti.

L'ordinanza stabilisce le misure che le imprese del trasporto pubblico e del trasporto merci ferroviario devono applicare nel caso in cui si verificasse una situazione di penuria di energia elettrica.

Rispetto ad altri settori, il trasporto ferroviario in Svizzera trae gran parte dell'energia di trazione dalla propria rete a 16,7 Hz.¹ Nonostante ciò implichi che l'energia di trazione è quasi del tutto autonoma rispetto al resto della produzione di elettricità, il funzionamento del trasporto pubblico e del trasporto merci ferroviario richiede energia proveniente dalla rete a 50 Hz; ciò riguarda ad esempio i servizi TIC, gli impianti di sicurezza, le stazioni dedicate al trasporto di viaggiatori, le stazioni di smistamento, di formazione e di ricevimento per il trasporto merci, le centrali d'esercizio o gli impianti di servizio, ma consente anche di garantire la produzione e la distribuzione della corrente di trazione a 16,7 Hz. Anche gli operatori di autolinee e tramvie dipendono da una rete a 50 Hz funzionante, che permetta di disporre di stazioni di rifornimento, fermate, depositi, garage, informare i viaggiatori, ecc.

Il trasporto pubblico può fornire i propri servizi solo se il sistema nel suo complesso può contare su linee non interrotte e su catene di trasporto con un perfetto coordinamento tra i diversi vettori coinvolti (treno, autobus, tram, battello, impianti a fune) in termini logistici e di orari. Anche il trasporto merci dipende da una rete logistica senza interruzioni; ciò implica la disponibilità di un approvvigionamento elettrico continuo dei binari di raccordo e degli impianti di trasbordo ma anche del sistema ferroviario nel suo complesso.

Il modello standard generale del contingentamento, che limita temporaneamente l'acquisto di energia da parte dei grandi consumatori esclusivamente a una percentuale della quantità normalmente richiesta, non può essere applicato né al trasporto pubblico, né al trasporto ferroviario. È infatti importante che le

¹Sulle ferrovie a corrente continua (DC) e a 50 Hz anche la trazione dei treni è alimentata dalla rete a 50 Hz.



misure di gestione dei consumi non intervengano selettivamente nei complessi meccanismi di questi due settori ma operino piuttosto a livello generale, in nome di un obiettivo subordinato, e che siano solide ma allo stesso tempo semplici.

Alcune approfondite analisi d'impatto sull'operatività hanno dimostrato che è possibile ridurre il consumo della quota auspicata solo in misura molto limitata attraverso strategie secondarie (p. es. tramite limitazioni negli uffici e a livello di servizi); bisogna quindi intervenire in primo luogo sui trasporti stessi, attraverso riduzioni della capacità e dell'offerta. Ciò implica che per risparmiare una quantità significativa di energia elettrica a livello di trasporto pubblico o di trasporto merci ferroviario è necessario ridurre l'offerta. La presente ordinanza fornisce la base giuridica per intervenire a livello nazionale nel caso in cui si verifichi una situazione di penuria.

Commento al mix di produzione della rete a 16,7 Hz:

- il profilo annuale della produzione di energia di «FFS Energia» segue l'andamento del profilo annuale di tutta la Svizzera: mentre in estate viene prodotta più energia rispetto alla domanda dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria, in inverno la produzione propria non è invece in grado di soddisfare il fabbisogno. Gli acquisti sul mercato della rete a 50 Hz consentono tuttavia di colmare gli ammanchi invernali;
- in situazioni di penuria di energia elettrica può essere disposta una riduzione dell'offerta del servizio ferroviario. In questo modo, la domanda di corrente di trazione scende e riduce di conseguenza le quantità da acquistare sul mercato della rete a 50 Hz.

2 Commento alle singole disposizioni

Ingresso

L'articolo 31 della legge sull'approvvigionamento del Paese (LAP; RS 531) autorizza il Consiglio federale ad adottare misure temporanee per garantire l'approvvigionamento in beni e servizi d'importanza vitale in una situazione di grave penuria già sopraggiunta o imminente.

Art. 1 Oggetto

Nel caso in cui si verifichi una situazione di penuria di energia elettrica, il trasporto pubblico con funzione di collegamento e il trasporto merci ferroviario vengono gestiti separatamente.

Il trasporto pubblico e il trasporto merci ferroviario assicurano la mobilità e allo stesso tempo contribuiscono a garantire l'approvvigionamento di base del nostro Paese. Il trasporto pubblico si compone generalmente di un'offerta che prevede corse regolari scandite secondo un orario preciso, utilizzabili da tutti sulla base di disposizioni di trasporto predefinite. In Svizzera, il trasporto pubblico comprende non solo treni, tram e autobus, ma anche battelli e impianti a fune, cui si aggiunge poi l'offerta relativa al trasporto merci ferroviario. In quest'ultimo caso la ferrovia svolge un ruolo centrale ai fini dell'approvvigionamento.

Art. 2 Campo d'applicazione

La presente ordinanza si applica alle organizzazioni incaricate della gestione del sistema FFS e AutoPostale SA, ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese di trasporto che offrono servizi con concessione per il trasporto di viaggiatori con funzione di collegamento ai sensi dell'articolo 6 della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV, RS 745.1) nonché alle imprese che offrono servizi di trasporto merci ferroviario o servizi di trasporto merci con concessione per il trasporto di viaggiatori con funzione di collegamento ai sensi degli articoli 3 e 6 LTV (p. es. impianti a fune con capacità di trasporto merci).

Indipendentemente dalla proprietà e dal finanziamento, l'ordinanza si applica ai centri di consumo che si occupano di rifornire infrastrutture e cantieri associati. Tra le infrastrutture rientrano infrastrutture di trasporto, impianti per la produzione e la distribuzione di energia, impianti di carico, depositi e garage, stazioni di ricarica, officine e impianti di servizio, edifici delle stazioni, punti vendita, edifici di servizio, centri di formazione e uffici, nonché i relativi edifici.

Non rientrano invece nel campo di applicazione della presente ordinanza:

- i centri di consumo che non risultano necessari per garantire i trasporti con funzione di collegamento (p. es. impianti a fune o ferrovie a scopo puramente turistico);
- i centri di consumo gestiti da locatari che non rientrano nel campo di applicazione della presente ordinanza (p. es. negozi nelle stazioni ferroviarie, locatori commerciali in generale, locatori di locali abitativi).
- i centri di consumo all'interno di edifici mantenuti sotto forma di investimenti immobiliari.

A essi si applicano le ordinanze sul contingentamento e sul contingentamento immediato di energia elettrica.

Art. 3 Riduzione del trasporto di viaggiatori

L'allegato 1 prevede e stabilisce le quattro seguenti fasi di escalation per il traffico a lunga distanza, regionale e locale.

Fase 1 - Riduzione dell'offerta supplementare nelle ore di punta (soppressione dell'offerta OdP):

i servizi di trasporto aggiuntivi nelle ore di punta dal lunedì al venerdì assicurano che grazie a un aumento della frequenza sia possibile accogliere il numero quotidiano di pendolari. I servizi OdP si orientano ai picchi di traffico pendolare del mattino e della sera. L'offerta OdP nel trasporto pubblico può essere ridotta nel giro di una settimana. Tuttavia, ciò implica una riduzione della capacità del trasporto pendolare. Si rende quindi necessario un coordinamento con altre restrizioni, volto a garantire che il volume dei pendolari sia già in calo prima dell'applicazione di tale misura.

Per quanto riguarda il trasporto urbano e locale (imprese di autobus e tram nelle città e trasporti negli agglomerati) ma anche le linee di autobus regionali, nella fase 1 vengono meno l'aumento della cadenza nelle ore mattutine e serali sulle linee urbane e le corse supplementari.

Il potenziale di risparmio di questa misura a livello nazionale corrisponde a un massimo di 1,2 GWh/settimana e cioè a una riduzione di circa l'1-2 % dei consumi totali del trasporto pubblico o, per fare un altro esempio, a circa l'11 % del fabbisogno coperto dalla rete a 50Hz. Si tratta di cifre puramente indicative.

Fase 2 - Riduzione della capacità del trasporto pubblico: la riduzione della capacità prevede che continuino a essere effettuate tutte le corse su tutte le linee (esclusi aumenti in OdP, cfr. fase 1) ma con una capacità limitata; viene quindi momentaneamente ridotto il numero di moduli di rinforzo o di composizioni multiple. Questa misura non incide sull'orario di base del trasporto pubblico, che continua a essere garantito seppur con una capacità limitata a livello di numero di viaggiatori. Il minor peso dei treni comporta un minore fabbisogno di energia di trazione. Una riduzione della capacità del trasporto pubblico può essere messa in atto nel giro di una settimana.

Se possibile a livello operativo, oltre ad applicare le misure della fase 1, nella fase 2 gli autobus elettrici del trasporto urbano e locale, ma anche quelli delle linee di autobus regionali, vengono sostituiti con quelli a diesel.

Il potenziale di risparmio di questa misura a livello nazionale corrisponde a un massimo di 5,3 GWh/settimana e cioè a una riduzione del 7-9 % dei consumi totali o, per fare un altro esempio, a circa il 48 % del fabbisogno coperto dalla rete a 50Hz. Si tratta di cifre puramente indicative.

Fase 3 - Riduzione dell'offerta del trasporto pubblico: in caso di riduzione dell'offerta, è prevista la soppressione di singoli collegamenti all'interno dell'orario già esistente e un diradamento del servizio. Si tratta di un intervento importante nell'organizzazione e nella pianificazione del trasporto pubblico, che richiede tempi piuttosto lunghi (circa 3 - 4 settimane). Il coordinamento con tutti i partner del trasporto pubblico rappresenta un prerequisito per l'applicazione di una misura così drastica.

Nella fase 3, a livello di trasporto urbano e locale e di linee di autobus regionali viene ridotta anche la frequenza dell'orario; laddove il servizio di base (incluso il trasporto scolastico) è garantito dalle linee principali, le linee supplementari e tangenziali vengono soppresse. Le riduzioni vengono di norma adeguate alle modifiche apportate alle ferrovie a scartamento normale, in modo da garantire per

quanto possibile che le catene di trasporto dell'offerta rimanente non subiscano ingenti variazioni. Tra le altre misure possibili rientrano l'interruzione della rete notturna (solo in caso di forte limitazione della vita notturna), la riduzione degli orari di esercizio delle linee tramviarie e filoviarie e la loro sostituzione con autobus a diesel.

Il potenziale di risparmio di questa misura a livello nazionale corrisponde a un massimo di 10,5 GWh/settimana e cioè a una riduzione di circa il 14-18 % dei consumi totali del trasporto pubblico o, per fare un altro esempio, a circa il 95 % del fabbisogno coperto dalla rete a 50Hz. Si tratta di cifre puramente indicative.

La pianificazione di una riduzione del servizio così ampia è complessa e deve tenere conto della rotazione del materiale rotabile e della sua manutenzione. Inoltre, lo stazionamento di un numero così elevato di veicoli rappresenterebbe una sfida non indifferente. Anche la pianificazione degli impieghi del personale dovrebbe essere completamente rivista. È inoltre importante notare che, al di sopra di un certo numero di treni cancellati, l'offerta non può più essere implementata in modo adeguato.

L'attuazione dettagliata delle misure sarà stabilita e comunicata dalle organizzazioni incaricate della gestione del sistema (FFS e AutoPostale SA). Sia per il trasporto ferroviario che per il traffico regionale viaggiatori su strada e il trasporto urbano e locale sono già disponibili alcuni piani concettuali.

Gli impianti di carico di autoveicoli (p.es. alle gallerie del Lötschberg e della Furka), che rientrano nella categoria del trasporto di viaggiatori, sono esclusi dalla riduzione dei servizi. Soprattutto in inverno, si tratta infatti della più importante e in alcuni casi dell'unica via di accesso alla regione alpina. Analogamente a quanto accade per il trasporto merci, le offerte saranno quindi mantenute e adattate in base all'evoluzione della domanda. Anche le misure nel settore degli impianti di carico di autoveicoli sono controllate dalle organizzazioni incaricate della gestione del sistema ferroviario.

Fase 4 - Interruzione del trasporto ferroviario di viaggiatori: nel caso in cui si delinei la possibilità di una situazione di emergenza a livello nazionale, che andrebbe immediatamente a innescare disinserimenti di rete ciclici, come ultima ratio il trasporto ferroviario di viaggiatori potrebbe essere sospeso in tutti i suoi servizi. Se disponibile in quantità superiore al fabbisogno, la corrente di trazione a 16,7 Hz di produzione propria può essere immessa nella rete a 50 Hz. L'impatto sociale ed economico di una misura così drastica è massiccio e difficilmente prevedibile (p.es. per le infrastrutture critiche come gli ospedali).

Dall'interruzione del trasporto ferroviario di viaggiatori sono esclusi gli impianti di carico di autoveicoli (p.es. Lötschberg, Furka), che ricadono nella categoria del trasporto di viaggiatori (cfr. Fase 3 - Riduzione dell'offerta del trasporto pubblico).

L'offerta del trasporto pubblico su strada (trasporto urbano e locale, linee di autobus regionali) potrebbe sostanzialmente essere mantenuta, così da garantire il funzionamento dei servizi locali. L'adattamento dell'offerta a eventuali cambiamenti (soppressione del traffico ferroviario a lunga distanza e regionale, variazioni della domanda in generale) dovrebbe essere valutato a seconda della situazione, in base al principio del «best effort» (p.es. soppressione di servizi senza potenziale di domanda).

Il trasporto merci ferroviario continuerebbe a essere mantenuto in modo da garantire l'approvvigionamento del Paese.

Se nonostante le misure appena citate e quelle adottate parallelamente per ridurre il fabbisogno di energia elettrica non è comunque possibile escludere con sufficiente sicurezza che debbano essere effettuati disinserimenti di rete ciclici, è necessario anticipare l'interruzione generale del trasporto pubblico e del trasporto merci ferroviario per proteggere il materiale rotabile e gli impianti.

Il potenziale di risparmio di questa misura a livello nazionale corrisponde a un massimo di 30,1 GWh/settimana. Se le misure previste dalla fase 3 vengono attuate, l'offerta scende a circa 20,9 GWh/settimana, cifra che corrisponde a una riduzione di circa il 50 % dei consumi generali del trasporto pubblico o, per fare un altro esempio, a circa il 270 % del fabbisogno coperto dalla rete a 50Hz. Si tratta di cifre puramente indicative.

Orari di esercizio ridotti: in conformità con le prescrizioni delle autorità, oltre alle misure disposte alle fasi 3 e 4 possono essere ordinate riduzioni degli orari di esercizio (p. es. interruzione dell'offerta notturna). Tuttavia, è importante garantire il trasporto verso le infrastrutture critiche (p. es. gli ospedali).

Grandi eventi, traffico legato a eventi: le offerte supplementari relative al trasporto pubblico in occasione di manifestazioni e grandi eventi sono considerate nel contesto delle limitazioni e dei divieti relativi a tali eventi e non sono pertanto oggetto del presente progetto di ordinanza.

Traffico charter (viaggi con treni e veicoli speciali per aziende e privati) e offerte di trasporto pubblico a scopo puramente turistico (p.es. Glacier Express, Gotthard Panorama Express): per le offerte relative al trasporto di viaggiatori senza funzione di collegamento valgono le disposizioni di cui all'ordinanza concernente divieti e limitazioni di utilizzo di energia elettrica.

Le misure elencate nell'allegato 1 saranno stabilite dal Consiglio federale. L'allegato può essere adattato dal Consiglio federale a seconda dell'evoluzione della situazione.

Art. 4 Riduzione del trasporto merci ferroviario

Il trasporto merci ferroviario svolge un ruolo centrale per l'approvvigionamento della Svizzera, soprattutto per quanto riguarda i beni di importanza vitale. Si può ipotizzare che, nel caso in cui venga ordinato un contingentamento dei grandi consumatori, il nuovo volume di trasporto porterà a un calo della domanda dato dalla diminuzione della produzione industriale, che si tradurrà direttamente in una riduzione delle tonnellate-chilometro lorde, con un conseguente un minor fabbisogno di energia elettrica (ridimensionamento del trasporto merci ferroviario).

Tutti gli interventi sull'offerta relativa al trasporto merci ferroviario hanno un impatto immediato sulle catene di distribuzione dell'economia, in quanto queste ultime risultano difficili o impossibili da adattare nel breve periodo (soprattutto per la mancanza di vettori alternativi).

È quindi importante che le offerte e l'operatività del trasporto merci ferroviario vengano mantenute il più a lungo possibile, al fine di garantire sia l'approvvigionamento del Paese, sia il transito di merci.

Nel caso in cui si verifichi una situazione di emergenza estrema, l'offerta relativa al trasporto merci ferroviario può però essere ridotta e, nel peggiore dei casi, anche il trasporto merci in generale può essere limitato ai beni di importanza vitale. È il Consiglio federale a stabilire le misure di cui all'allegato 1 per la prima volta.

Nel caso in cui una limitazione dell'offerta dovesse rischiare di causare una situazione di penuria di beni di importanza vitale, il trasporto merci può essere prioritizzato. L'attuazione di tale prioritizzazione è di competenza del settore Logistica dell'Approvvigionamento economico del Paese (AEP).

Le misure elencate nell'allegato 2 saranno stabilite dal Consiglio federale. L'allegato può essere adattato dal Consiglio federale a seconda dell'evoluzione della situazione.

Art. 5 Informazione e coordinamento

L'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in vista di casi di sinistro (OCTS) designa le organizzazioni incaricate della gestione del sistema in caso di sinistro, ad esempio quando sussiste una situazione di penuria di energia elettrica. In caso di sinistro, sono le FFS (per quanto riguarda il trasporto pubblico ferroviario e il trasporto merci ferroviario) e AutoPostale SA (per quanto riguarda tutti gli altri mezzi di trasporto pubblico, quindi autobus, tram, battelli, impianti a fune) a coordinare la situazione e mettere in atto le relative misure. Si occupano inoltre di informare tutti gli interlocutori.

Coinvolgimento dei committenti, delle imprese di trasporto e dei gestori dell'infrastruttura: l'attuazione ordinata delle misure, in particolare delle riduzioni dell'offerta (fase 3), richiede dalle tre alle quattro settimane. Prima di un ridimensionamento (generale) dell'orario dovuto a strozzature a livello sistemico, causate ad esempio da una penuria di energia elettrica, è necessario consultare l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) in quanto autorità di vigilanza in merito ai trasporti concessionari nonché

informare i committenti (Cantoni, Comuni e Città). Le organizzazioni incaricate della gestione del sistema contattano i committenti, le imprese di trasporto e i gestori dell'infrastruttura per informarli in merito alle misure in questione.

Misure di accompagnamento: una riduzione dell'offerta è possibile solo se diminuisce anche il numero di viaggiatori. In caso contrario si rischia una congestione che non permetterebbe più di garantire il funzionamento del sistema e la sicurezza della circolazione. In caso di penuria di energia elettrica, le altre misure di gestione (in particolare il contingentamento dei grandi consumatori) avranno già un'influenza indiretta sul numero di viaggiatori e sortiranno quindi un certo effetto di accompagnamento. Se la penuria di energia elettrica dovesse essere particolarmente grave, potrebbero essere vietate le offerte di trasporto di viaggiatori senza funzione di collegamento (p. es. le offerte turistiche), l'esercizio di impianti sportivi invernali e l'esercizio di sale giochi, casinò e discoteche (cfr. progetto di ordinanza concernente limitazioni e divieti di utilizzo di energia elettrica). La raccomandazione relativa al telelavoro potrebbe ridurre il numero di pendolari. Risulta invece più difficile influenzare il trasporto scolastico tramite una modifica dell'orario (soprattutto a livello cantonale), in particolare per quanto riguarda il livello secondario II e il livello terziario. Gli adeguamenti dell'orario scolastico devono essere allineati agli orari (traffico regionale / locale) validi nel periodo in questione e adeguati in base alle misure di gestione adottate. Per quanto riguarda il trasporto scolastico, è necessario un coordinamento con le imprese di trasporto in questione.

Queste misure devono essere accompagnate da una chiara strategia di comunicazione da parte delle autorità, che informi regolarmente e in modo tempestivo in merito alle limitazioni dell'offerta. Una combinazione delle misure sopra descritte potrebbe ridurre il numero di viaggiatori. Tuttavia, occorre prestare particolare attenzione anche al resto del trasporto scolastico e universitario, all'evoluzione del traffico del tempo libero e ai grandi eventi programmati con i relativi picchi di domanda.

Ai fini di una selezione delle misure di gestione e di accompagnamento, è indispensabile che anche il trasporto privato su strada sia incluso (effetti di trasferimento della mobilità, congestione stradale, ecc.).

La Confederazione e i Cantoni informano in merito alle misure di accompagnamento disposte nei rispettivi settori di competenza.

Art. 6 Compiti dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto

Ai sensi dell'articolo 8 dell'ordinanza sui trasporti prioritari in situazioni eccezionali (OTPE; RS 531.40) i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto di viaggiatori e trasporto merci devono adottare provvedimenti preparatori per le situazioni eccezionali come una penuria di energia elettrica. La presente ordinanza impone inoltre alle imprese interessate di collaborare in simili situazioni.

Per garantire che le imprese di trasporto pubblico (su strada e su rotaia) e le imprese del trasporto merci ferroviario siano esenti dal contingentamento dei grandi consumatori, devono designare e comunicare i loro punti di misurazione sulla rete a 50 Hz che rientrano nel modello di gestione (dichiarazione). I punti di misurazione di tutti i gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto vengono fissati a livello centrale e resi noti ai gestori delle reti di distribuzione. L'organizzazione incaricata della gestione del sistema (FFS) attua questa disposizione per tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto interessate (ferrovia e strada).

Per garantire che la procedura si svolga sempre in modo coordinato e uniforme per il trasporto pubblico a livello nazionale, è necessario seguire le indicazioni e le misure di FFS e AutoPostale SA. Inoltre, i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto devono informare adeguatamente i propri utenti in merito alle imminenti limitazioni nel caso in cui si verifichi una situazione di penuria di elettricità.

Art. 7 Presentazione di rapporti

Per poter valutare l'efficacia delle misure implementate sono necessari i dati relativi al consumo di energia da parte del trasporto pubblico. Le misure di riduzione della domanda si concentrano sulle limitazioni dei servizi di trasporto. Poiché non è possibile elaborare un rapporto per tutte le aziende di trasporto pubblico, il monitoraggio si basa sui dati del consumo di energia della rete a 16,7 Hz, che

l'organizzazione incaricata della gestione del sistema di corrente di trazione a 16,7 Hz (FFS) invia regolarmente al settore Energia dell'AEP.

Data l'attuale elettrificazione, l'attuazione delle misure permette di coprire circa il 70 % del fabbisogno di energia elettrica del trasporto pubblico. Poiché il fabbisogno dipende non solo dalle prestazioni di mezzi di trasporto ma anche dalle temperature esterne e dalla rigidità dell'inverno (riscaldamento/raffreddamento dell'area riservata ai viaggiatori e degli scambi) l'impatto delle misure di riduzione deve essere approssimato.

Art. 8 Esecuzione

Il DEFR e l'AEP sono responsabili dell'esecuzione e della sorveglianza di questa misura. Anche per quanto riguarda il trasporto pubblico, il pacchetto di misure è proposto dall'AEP. Gli allegati 1 e 2 possono essere adattati dal Consiglio federale se ciò è necessario a causa della situazione di fornitura. La comunicazione sarà effettuata dalla Confederazione.

L'UFT attiva le organizzazioni incaricate della gestione del sistema responsabili e coordina con loro le misure in questione. Questa organizzazione di crisi si è già dimostrata valida durante la pandemia di COVID-19 e sarà chiamata in causa anche nel caso in cui si verifichi una situazione di penuria di energia elettrica.