



27 novembre 2024

Ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

Riassunto	3
1. Situazione iniziale	4
2. Analisi dei riscontri emersi dalla consultazione	4
2.1 Cantoni	5
2.2 Partiti politici.....	8
2.3 Associazioni mantello.....	9
2.4 Imprese di trasporto e Unione dei trasporti pubblici.....	10
2.5 Altre organizzazioni	12
Elenco dei partecipanti alla consultazione	14

Riassunto

Al termine della consultazione relativa all'ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario sono pervenuti 60 pareri. Nell'ambito della consultazione si sono espressi 25 Cantoni, una conferenza intercantonale, 2 partiti politici, 7 associazioni mantello, 12 imprese di trasporto e 13 altre organizzazioni appartenenti alle cerchie interessate.

In generale, le posizioni di fondo nei confronti dell'ordinanza sono state molto positive e non sono pervenuti pareri contrari. Le richieste di modifica vertono principalmente sulla precisazione di alcuni aspetti. Le fasi di riduzione coordinata del trasporto di viaggiatori sono state considerate comprensibili e coerenti. Inoltre, è stato accolto con favore il fatto che il coordinamento delle misure spetti alle organizzazioni incaricate della gestione del sistema (FFS e AutoPostale SA), in quanto questa soluzione si è già dimostrata valida in crisi precedenti (come durante la pandemia di COVID-19) ed esiste una base legale.

Molti Cantoni hanno sottolineato l'importanza delle misure di accompagnamento per ridurre il numero di viaggiatori da trasportare. È indispensabile che le misure per il trasporto pubblico siano coordinate con quelle federali (appelli al risparmio, limitazioni di utilizzo, divieti) e cantonali (trasporto scolastico). Se le autorità impongono delle restrizioni, le altre condizioni quadro devono essere definite in modo tale da poter fornire servizi di trasporto pubblico di qualità sufficiente con le capacità ancora disponibili. Diversi Cantoni hanno però enfatizzato la necessità di essere cauti nel limitare l'offerta di servizi di trasporto per i viaggiatori, in quanto in passato si è constatato che ci vuole molto tempo prima che la domanda torni ai livelli precedenti. Inoltre, diversi partecipanti alla consultazione (Cantoni e associazioni) hanno accolto con favore il fatto che venga data la priorità agli impianti di carico di autoveicoli. Numerosi Cantoni hanno criticato la proposta di sostituire gli autobus elettrici con veicoli diesel nella seconda fase delle misure, in quanto ciò sarebbe in contraddizione con gli sforzi messi in atto per decarbonizzare il trasporto pubblico su strada. Inoltre, fanno notare che tra qualche anno non ci saranno quasi più autobus diesel in circolazione. Alcuni Cantoni hanno anche chiesto alle imprese di trasporto di redigere e pubblicare in anticipo i piani di riduzione, in modo da potersi preparare al meglio a questo scenario. Alcuni hanno anche messo in discussione la priorità del trasporto di determinate merci su rotaia. Tuttavia, il fatto di dare la priorità generale al trasporto merci rispetto al trasporto di viaggiatori in una situazione di carenza di energia non è stato contestato.

Le imprese di trasporto, le associazioni e i Cantoni hanno ripetutamente chiesto un'indennità finanziaria per le spese supplementari o la perdita di entrate. È stato poi sottolineato che le tratte del trasporto pubblico poco frequentate e le località prive di accesso stradale dovrebbero essere escluse dalle misure al fine di garantirne l'accessibilità.

1. Situazione iniziale

In caso di penuria di elettricità già sopraggiunta o imminente, il Consiglio federale emana diverse misure di gestione sulla base della legge federale sull'approvvigionamento del Paese (LAP, RS 531). In caso di contingentamento e contingentamento immediato, alle imprese di trasporto pubblico con funzione di collegamento e alle imprese di trasporto merci su rotaia si applicano disposizioni speciali in modo che possano garantire i servizi rilevanti ai fini dell'approvvigionamento di base e allo stesso tempo risparmiare energia elettrica. L'ordinanza è stata redatta sulla base del modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di grave penuria di elettricità, elaborato dal settore dei trasporti pubblici.

Il 29 settembre 2023, il Consiglio federale ha incaricato il DEFR (UFAE) di svolgere una procedura di consultazione presso i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello dell'economia e le cerchie interessate in merito all'ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario. Tutte le aziende di trasporto che ricevono un'indennità ai sensi della legge sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1) sono state invitate a esprimere un parere.

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. Tra i temi di particolare rilievo vi sono la riduzione della capacità e dell'offerta per mantenere in funzione il sistema ferroviario.

L'ordinanza sarà applicata dal Consiglio federale insieme ad altre misure di gestione solo in caso di grave penuria di elettricità. Il progetto viene costantemente adattato alla situazione specifica.

I pareri pervenuti sono riassunti nel presente rapporto.

2. Analisi dei riscontri emersi dalla consultazione

La consultazione è durata dal 29 settembre 2023 al 19 gennaio 2024. In totale sono pervenuti 60 pareri (cfr. elenco dei partecipanti alla fine del rapporto), in particolare da parte di:

- 25 Cantoni e la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici;
- 2 partiti politici;
- 7 associazioni mantello;
- 12 imprese di trasporto;
- 13 altre organizzazioni.

2.1 Cantoni

Tutti i Cantoni eccetto Basilea Città, nonché la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), hanno preso posizione nell'ambito della procedura di consultazione. Tutti i partecipanti si sono dichiarati sostanzialmente a favore del progetto. Il Cantone di Glarona e la CTP approvano esplicitamente l'ordinanza, in quanto crea le basi giuridiche necessarie. Anche i Cantoni di Friburgo, Giura, Nidvaldo e Vallese condividono il progetto e si astengono dall'apportare aggiunte o modifiche. Infine, il Cantone dei Grigioni si dichiara favorevole.

Il Cantone di Basilea Campagna ritiene che, in generale ma soprattutto in caso di penuria di elettricità, l'obiettivo dovrebbe essere quello di soddisfare la domanda di trasporto il più possibile con i mezzi pubblici. Ciò potrebbe ridurre il consumo energetico complessivo, in quanto il trasporto pubblico consumerebbe molta meno energia per persone-chilometro rispetto al traffico individuale motorizzato (e in futuro sempre più elettrificato). Eventuali riduzioni della capacità o dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico non dovrebbero quindi comportare un significativo spostamento della domanda verso il traffico individuale motorizzato, poiché ciò sarebbe contrario all'obiettivo di risparmiare energia elettrica.

Diversi Cantoni sottolineano l'importanza delle misure di accompagnamento (obbligo di telelavoro, riduzione del traffico del tempo libero, adeguamento degli orari, ecc.) per ridurre il numero di viaggiatori da trasportare, perché altrimenti la ridotta capacità di trasporto non sarebbe in grado di far fronte alla domanda. In mancanza di ciò, c'è il rischio di un collasso del trasporto di viaggiatori, che dev'essere evitato a ogni costo (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH).

Il Canton San Gallo chiede inoltre che queste misure di accompagnamento siano attuate, ove possibile, a livello nazionale e non solo cantonale. Anche i Cantoni di Turgovia e Vaud chiedono di specificare le misure che i Cantoni devono adottare.

Il Canton Vaud ritiene essenziale che i piani di riduzione dell'offerta di trasporto pubblico e di trasporto merci su rotaia vengano elaborati in anticipo, ad esempio in funzione del sistema di contingentamento. Ci si potrebbe basare sullo scenario principale dell'analisi dei rischi della Confederazione o su un altro scenario. Questi piani di riduzione dell'offerta devono essere aggiornati regolarmente qualora cambino gli scenari.

Il Canton Berna chiede che l'ordinanza disciplini la questione delle indennità per compensare l'aumento dei costi o il calo delle entrate dovuti alle misure ordinate dalle autorità, in particolare per il trasporto regionale di viaggiatori. Il Cantone ritiene infatti che la Confederazione debba contribuire all'onere finanziario e ai costi non coperti delle misure sovrane ordinate in caso di penuria di energia elettrica.

I Cantoni di Obvaldo e Uri fanno riferimento al parere dell'UTP (capitolo 2.4) e non hanno presentato ulteriori osservazioni.

Art. 1

Il Cantone dei Grigioni vorrebbe che all'articolo 1 dell'ordinanza fosse aggiunta la seguente precisazione: «(...) su rotaia (trasporto merci) in caso di penuria di elettricità».

Art. 2

I Cantoni di Argovia, Appenzello Esterno e Basilea Campagna fanno notare che le organizzazioni incaricate della gestione del sistema, ovvero le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e AutoPostale SA, hanno già dimostrato la loro efficienza nella regolamentazione dei trasporti pubblici in caso di crisi, come si è visto con le misure adottate contro la pandemia di COVID-19. Pertanto, ritengono che sia sensato mantenere l'organizzazione esistente. I Cantoni di Appenzello Esterno, Appenzello Interno, Sciaffusa e San Gallo osservano che le organizzazioni incaricate della gestione del sistema dovrebbero fornire informazioni in modo proattivo e iniziare il loro lavoro il prima possibile.

Art. 3

Diversi Cantoni appoggiano in linea di principio le limitazioni al trasporto di viaggiatori, ma sottolineano che queste misure dovrebbero essere applicate con cautela e solo come ultima ratio. Giustificano questa scelta con l'esempio della pandemia di COVID-19, che ha dimostrato che la riduzione della capacità e dell'offerta dopo la fase di crisi acuta può avere effetti negativi a lungo termine sull'uso del trasporto pubblico e quindi sul suo finanziamento, ad esempio per via del calo delle entrate legate alla vendita dei biglietti (AI, AR, BL, BE, GR, SG, CTP).

Il Canton Berna chiede di verificare se l'ordinanza (art. 3 cpv. 1) debba indicare anche che l'offerta di trasporto di viaggiatori verrebbe ridotta in maniera graduale. Il Canton Vaud vorrebbe anche che il termine «fasi» fosse menzionato nell'ordinanza. Inoltre, il Canton Berna auspica che i committenti non vengano solo informati, ma anche coinvolti e chiede che la Confederazione contribuisca alle spese supplementari.

I Cantone di Ginevra si chiede se sia possibile mantenere una quota maggiore di trasporto di viaggiatori durante il giorno qualora il trasporto merci venga spostato di notte. In questo modo il consumo di energia elettrica verrebbe equamente distribuito nell'arco della giornata.

Art. 4

La priorità fondamentale del trasporto merci rispetto al trasporto di viaggiatori in caso di penuria non è messa in discussione da nessun Cantone. Il Cantone di Lucerna appoggia esplicitamente questa scelta.

Art. 5

I Cantoni di Ginevra e Vaud chiedono che i gestori dell'infrastruttura e le imprese di cui all'articolo 2 capoverso 1 lettere b-d siano obbligati a informare i Cantoni sui piani di riduzione del trasporto di viaggiatori e in particolare sul piano di riduzione dell'offerta. Questo per garantire che il personale necessario al funzionamento delle infrastrutture critiche (ad esempio gli ospedali) possa raggiungere il proprio posto di lavoro. Anche il Canton Vaud esprime la necessità di chiarire in cosa consiste il coordinamento di cui all'articolo 5 capoverso 2.

Come già menzionato all'inizio di questo capitolo, diversi Cantoni hanno sottolineato l'importanza di misure di accompagnamento per ridurre il numero delle persone da trasportare (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH). Il Canton Vaud fa notare che l'effetto delle misure di accompagnamento, come l'appello alle imprese private a promuovere il telelavoro, è difficile da prevedere.

I Cantoni di Sciaffusa e Soletta sottolineano l'importanza del coordinamento. Il Canton Soletta, che presenta un territorio frammentato, ritiene essenziale un approccio integralmente coordinato in caso di riduzione dei servizi di trasporto pubblico. Per Sciaffusa, Cantone di confine in cui operano i servizi della rete celere (S-Bahn) transfrontaliera e si utilizzano linee ferroviarie tedesche in territorio svizzero, è importante che i partner tedeschi siano coinvolti in una fase iniziale e che la procedura sia coordinata a livello transfrontaliero.

Art. 6

Il Canton Vaud vorrebbe che fosse specificato se sono previsti controlli sull'esecuzione e in caso affermativo chi esegue i controlli e quali sarebbero le conseguenze in caso di mancato rispetto delle misure.

Allegato 1

Molti Cantoni criticano la proposta di sostituire gli autobus elettrici con veicoli diesel a partire dalla fase 2 argomentando che ciò sia in conflitto con gli sforzi in corso per la decarbonizzazione del trasporto pubblico su strada. Fanno notare infatti che tra qualche anno non ci saranno quasi più autobus diesel in circolazione. Inoltre, se si desidera mantenere una flotta minima di veicoli diesel, il finanziamento necessario non proverrebbe dal trasporto viaggiatori regionale, ma richiederebbe una fonte di finanziamento autonoma (AG, BE, SO, SZ, TI, VD, ZG, CTP). Il Canton Zugo sottolinea inoltre che esiste un problema simile per quanto riguarda il trasporto sostitutivo dei treni in caso di lavori e che si potrebbero trovare sinergie con una flotta separata di autobus non elettrici. Il Cantone di Neuchâtel commenta che dovrebbero essere utilizzati solo autobus diesel di ultima generazione, in modo da ridurre al minimo l'inquinamento atmosferico.

Per quanto riguarda la terza fase di misure, il Canton Vaud afferma che è particolarmente importante che i Cantoni vengano almeno informati sui piani di attuazione elaborati dal settore dei trasporti pubblici per la riduzione dell'offerta e, idealmente, che vengano coinvolti nell'elaborazione. Un piano di attuazione per la fase 3 dovrebbe quindi essere discusso già ora tra il settore e i Cantoni.

Il Canton Berna e la CTP chiedono che, oltre agli impianti di carico di autoveicoli, anche i trasporti pubblici necessari per raggiungere le località non servite dalle strade siano esclusi dalle riduzioni dell'offerta. In caso contrario, l'accessibilità e l'approvvigionamento di queste località non sarebbero più garantiti.

Il Cantone di Basilea Campagna precisa che il trasporto tranviario non è compreso nel traffico regionale. Chiede inoltre di sostituire l'espressione «rinuncia alle carrozze supplementari non necessarie» con «rinuncia parziale alle carrozze supplementari». Infine, chiede che le linee di filobus isolate non vengano sospese e vengano invece trattate come autobus elettrici.

Allegato 2

I Cantoni di Ginevra, Lucerna e Vaud sostengono la priorità del trasporto di merci su rotaia rispetto al dei trasporto di viaggiatori in caso di penuria di elettricità. Tuttavia, i Cantoni di Ginevra e Vaud si chiedono se tutte le merci elencate debbano avere la stessa priorità. Il Canton Vaud, ad esempio, ritiene che in caso di crisi il materiale medico e i generi alimentari debbano essere trattati allo stesso modo. Il Cantone di Ginevra si interroga sull'ordine di priorità dei seguenti beni e servizi: generi alimentari, materiale per l'esercito, servizi postali (lettere e pacchi) – in particolare nell'era digitale – e smaltimento dei rifiuti.

2.2 Partiti politici

Per quanto riguarda i partiti politici, hanno inviato un parere il Partito socialista svizzero (PS) e l'Unione democratica di centro (UDC). In linea di principio, entrambi sostengono l'ordinanza. Sia il PS che l'UDC ritengono importante che le misure di accompagnamento per la gestione della domanda di trasporti pubblici in caso di penuria di elettricità vengano disciplinate esplicitamente nell'ordinanza. Accolgono inoltre con favore la priorità del trasporto ferroviario di merci rispetto al trasporto ferroviario di viaggiatori in caso di penuria di elettricità.

Art. 3, 4, 6 e 8

Per quanto riguarda gli articoli 4 e 8 dell'ordinanza e i commenti agli articoli 3 e 8 nel rapporto esplicativo, il PS propone le stesse integrazioni e modifiche dell'UTP (cfr. cap. 2.4).

Allegato 1

L'UDC sostiene che non è comprensibile perché l'interruzione della rete notturna prevista come «altra possibile misura» debba essere possibile «solo in caso di forte limitazione della vita notturna» (fase 3). La libertà d'impresa dovrebbe essere preservata e allo stesso tempo dovrebbero essere gli operatori privati delle società che erogano servizi a decidere se e come continuare le loro attività durante una penuria di elettricità. Per l'UDC la chiusura forzata di aziende private per condizionare la mobilità della popolazione non sarebbe accettabile.

2.3 Associazioni mantello

In totale sono state 7 le associazioni mantello che si sono espresse sul progetto di ordinanza, con un approccio prevalentemente positivo.

Economiesuisse chiede che il periodo che intercorre tra la disposizione e l'attuazione delle misure sia sostanzialmente lo stesso previsto dalle ordinanze sul contingentamento e sul contingentamento immediato del consumo di energia elettrica. Sebbene l'elevato onere organizzativo di cui si lamenta il settore dei trasporti pubblici sia in parte comprensibile, non può essere l'unico fattore a guidare le decisioni relative all'ordinanza. Anche altri settori economici rilevanti per l'approvvigionamento sono infatti tenuti a rispettare scadenze molto brevi in caso di limitazioni del consumo o di contingentamento. Inoltre, Economiesuisse propone che le quantità residue della produzione interna di corrente di trazione (16,7 Hz) vengano utilizzate per sostenere la rete a 50 Hz già nelle fasi da 1 a 3, nella misura in cui ciò è tecnicamente possibile. Tali misure potrebbero essere già previste sul piano concettuale, ma dai documenti si evince solo che questo passaggio avverrebbe a partire dalla fase 4.

L'Unione svizzera dei contadini chiede che tutti i prodotti agricoli siano considerati prioritari insieme ai beni di prima necessità. L'obiettivo è garantire il benessere degli animali e la continuità della produzione alimentare.

Il Gruppo svizzero per le regioni di montagna sottolinea quanto sia importante che gli impianti di carico di autoveicoli rimangano in funzione fino alla fine della terza fase di misure. Inoltre, segnala che nelle aree montane e rurali spesso esiste solo un servizio di trasporto con cadenza oraria e in alcuni casi anche meno frequente. Questo livello minimo di servizio, già molto basso, non dovrebbe essere ulteriormente limitato con le riduzioni dell'offerta nella fase 3, dato che la situazione non sarebbe paragonabile a quella delle aree urbane. In caso di attuazione concreta, nella fase 3 si dovrebbe tenere conto di queste diverse condizioni territoriali.

L'Unione delle città svizzere chiede che prima di imporre riduzioni dell'offerta venga presa in considerazione come misura di risparmio energetico anche la riduzione del riscaldamento e della climatizzazione nei mezzi pubblici. Ritene inoltre che sarebbe opportuno unire le fasi 1 e 2. In questo modo la riduzione della capacità – e il conseguente risparmio energetico – si ripercuoterebbero sull'intera rete di trasporto locale e regionale. In questo modo si avrebbe una maggiore adesione alle misure da parte dei pendolari rispetto alla semplice limitazione dei mezzi pubblici.

2.4 Imprese di trasporto e Unione dei trasporti pubblici

Nell'ambito della consultazione, 12 imprese di trasporto hanno presentato i loro pareri. Basler Verkehrs-Betriebe, Cars Ballestraz e Transports publics genevois hanno rinunciato a pronunciarsi sul contenuto del progetto. Nei loro pareri AutoPostale SA, RegionAlps, Schweizerische Südostbahn SA, Verkehrsbetriebe Zürich e Zentralbahn SA hanno rimandato al parere dell'UTP. Poiché è stata oggetto di citazioni frequenti, la posizione dell'UTP verrà trattata insieme a quelle delle imprese di trasporto.

Come le altre aziende di trasporto (BLS SA, FFS, Società navigazione del Lago di Lugano e Verkehrsbetriebe Biel) l'UTP accoglie con favore l'ordinanza.

Tuttavia, UTP, BLS SA e le FFS vorrebbero una formulazione più estesa in alcune sezioni dell'ordinanza e del rapporto esplicativo. Secondo BLS SA, per garantire che i trasporti pubblici e i trasporti merci rilevanti per l'approvvigionamento funzionino anche in caso di riduzione della capacità e dell'offerta è necessaria una formulazione più estesa del campo di applicazione, nonché un'informazione aggiuntiva sulla gestione e sulla regolazione della domanda per evitare un collasso del sistema. Il tema delle misure di accompagnamento per la riduzione della mobilità dovrebbe essere incluso nel rapporto esplicativo. Sarebbe indispensabile che le misure per il trasporto pubblico siano coordinate con quelle federali (appelli al risparmio, limitazioni di utilizzo, divieti di certi servizi) e cantonali (trasporto scolastico). Se le autorità impongono delle restrizioni, le altre condizioni quadro dovrebbero essere definite in modo tale da poter fornire servizi di trasporto pubblico di qualità sufficiente con le capacità ancora disponibili.

La «Società Navigazione del Lago di Lugano» desidera avere chiarimenti sulla durata delle singole fasi e sui possibili canali di comunicazione. Inoltre, solleva la questione di un eventuale sostegno finanziario qualora debba mantenere una flotta minima di navi diesel come riserva per una situazione di penuria.

Art. 2

Per i capoversi 2 e 3 UTP, BLS SA e le FFS chiedono una formulazione più generale, poiché si tratta di una soluzione globale per il trasporto pubblico rilevante per l'approvvigionamento. Sono da includere uffici, officine e cantieri necessari per l'ampliamento dell'infrastruttura di trasporto.

Art. 3

UTP, BLS SA e le FFS ritengono che il rapporto esplicativo e, in parte, il progetto di ordinanza, manchino di indicazioni e informazioni importanti per una comprensione globale. Da un lato, ritengono che gli alunni delle scuole, che insieme ai pendolari rappresentano un importante segmento di clienti, dovrebbero essere esplicitamente menzionati. Dall'altro, chiedono che il rapporto esplicativo non si limiti a fornire «prescrizioni legalistiche», ma prenda in considerazione anche altri aspetti come le «misure di accompagnamento». Secondo loro, l'offerta può essere ridotta solo se si riduce anche il numero di persone da trasportare. Si dovrebbe prestare particolare attenzione a tre parametri: il traffico scolastico (che permane in ogni caso), il traffico del tempo libero (che subirebbe delle modifiche in un contesto del genere) e i grandi eventi (con i relativi picchi di domanda).

Art. 4

L'UTP e le imprese di trasporto che concordano con il parere di quest'ultima e propongono un'aggiunta all'articolo 4. Il principio secondo cui il trasporto ferroviario di merci ha la priorità sul trasporto di viaggiatori in caso di penuria dovrebbe essere sancito esplicitamente nell'ordinanza. Infatti, questo importante principio del modello di gestione non si desumerebbe automaticamente dall'articolo 4 nella sua versione attuale e potrebbe facilmente passare inosservato. BLS SA, invece, non condivide la priorità generale del trasporto merci in caso di penuria di elettricità. Dal suo punto di vista, sia il traffico merci che quello viaggiatori sono ugualmente importanti per il mantenimento dell'approvvigionamento. Se tutto il tra-

sporto di viaggiatori venisse sospeso, si rischierebbe un congestionamento della rete stradale e non sarebbe più possibile garantire la mobilità di base della popolazione svizzera.

Art. 5

L'UTP propone una modifica all'articolo 5. Chiede che la Confederazione e i Cantoni siano tenuti a ridurre il numero di persone da trasportare attraverso misure di accompagnamento, a informare attivamente la popolazione circa le penurie di trasporto prevedibili e a modificare gli orari d'insegnamento del livello secondario II e del livello terziario.

Art. 8

UTP, BLS SA e le FFS fanno notare che, per quanto riguarda l'attuazione della presente ordinanza, si dovrebbe fare esplicito riferimento all'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (OCTSE; RS 520.16), poiché quest'ultima è applicabile anche in caso di catastrofi o situazioni d'emergenza di portata nazionale o internazionale. Chiedono pertanto di inserire nell'articolo 8 un nuovo capoverso in base al quale l'UFT garantisce il coordinamento con le organizzazioni incaricate della gestione del sistema.

2.5 Altre organizzazioni

Nell'ambito della procedura di consultazione sono pervenuti 13 pareri da parte di altre organizzazioni. Genève Aéroport e la Società svizzera degli ingegneri e degli architetti hanno rinunciato a esprimere un parere sul contenuto del progetto. Iniziativa delle Alpi, railCare SA, IG Detailhandel, Fondazione svizzera per l'energia, Funivie Svizzere, Fondazione Pusch e Associazione traffico e ambiente sostengono la posizione dell'UTP e formulano le stesse richieste (cfr. cap. 2.4). Di conseguenza, il presente capitolo tratta solo le eventuali integrazioni al parere dell'UTP.

I riscontri delle altre organizzazioni sono stati del tutto positivi.

CARBURA chiede una precisazione del titolo del progetto da «trasporto di viaggiatori» a «trasporto pubblico di viaggiatori».

Art. 1

Per ciò che concerne l'articolo 1, CARBURA chiede la stessa modifica già richiesta per il titolo del progetto.

Art. 3

Transfair chiede che i salari continuino a essere pagati al 100 % in ogni momento, che le imprese di trasporto siano pienamente indennizzate per le perdite subite e che siano informate con un ragionevole anticipo.

Art. 4

CARBURA chiede che nel capoverso 2 figuri l'organizzazione dell'approvvigionamento economico del paese come organo responsabile.

Art. 5

Transfair chiede che venga designato un terzo gestore sistemico per il trasporto urbano al fine di colmare il deficit di know how delle FFS e di AutoPostale SA in questo settore. Transfair chiede inoltre che le imprese di trasporto siano coinvolte e non solo informate da parte delle organizzazioni incaricate della gestione del sistema.

Art. 7

L'Associazione delle aziende elettriche svizzere chiede alle FFS di fornire misurazioni il più possibile precise e automatizzabili per facilitare l'attuazione delle misure di gestione dell'energia elettrica. Chiedono inoltre che ciò venga definito in un'aggiunta all'articolo.

Art. 8

Diverse organizzazioni chiedono una sezione supplementare con la seguente formulazione: «L'UFT assicura il coordinamento con le organizzazioni incaricate della gestione del sistema». Esse ritengono indispensabile precisare le modalità di esecuzione in vigore nel trasporto pubblico (Iniziativa delle Alpi, IG Detailhandel, railCare SA, FSE, ATA, UTP).

Allegato 1

CARBURA sottolinea espressamente che deve essere organizzata un'apposita logistica di rifornimento del diesel e che nei depositi degli autobus (o nei punti di rifornimento) deve essere sempre disponibile

una quantità sufficiente di diesel per queste situazioni. Non si tratta di un'argomentazione contro il modello di gestione dei trasporti pubblici, ma è necessario riconoscere i limiti della misura relativa agli autobus diesel.

Allegato 2

IG Detailhandel e railCare SA sostengono il progetto del Consiglio federale. In particolare, l'indicazione esplicita dei generi alimentari come merce di priorità 1 secondo la LAP è essenziale per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento della Svizzera in caso di penuria.

CARBURA chiede l'introduzione di un'ulteriore priorità per l'approvvigionamento di combustibile delle centrali elettriche di riserva (nuovo punto 3) nonché una modifica terminologica al punto 4. In caso di carenza di elettricità, è molto importante che le centrali di riserva possano essere rifornite di combustibile il più a lungo possibile in modo da evitare ulteriori carenze di energia elettrica. Per quanto riguarda il punto 4 sarebbe meglio parlare di combustibili e carburanti.

Elenco dei partecipanti alla consultazione

Cantoni

Cantone di Appenzello Esterno (AR)
Cantone di Appenzello Interno (AI)
Cantone di Argovia (AG)
Cantone di Basilea Campagna (BL)
Cantone di Berna (BE)
Cantone di Friburgo (FR)
Cantone di Ginevra (GE)
Cantone del Giura (JU)
Cantone di Glarona (GL)
Cantone dei Grigioni (GR)
Cantone di Lucerna (LU)
Cantone di Neuchâtel (NE)
Cantone di Nidvaldo (NW)
Cantone di Obvaldo (OW)
Cantone di San Gallo (SG)
Cantone di Sciaffusa (SH)
Cantone di Soletta (SO)
Cantone di Svitto (SZ)
Cantone Ticino (TI)
Cantone di Turgovia (TG)
Cantone di Uri (UR)
Cantone del Vallese (VS)
Cantone di Vaud (VD)
Cantone di Zugo (ZG)
Cantone di Zurigo (ZH)
Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)

Partiti politici

Partito socialista svizzero (PS)
Unione democratica di centro (UDC)

Associazioni mantello

Associazione dei Comuni svizzeri
economiesuisse
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Unione delle città svizzere
Unione svizzera degli imprenditori
Unione svizzera dei contadini
Unione sindacale svizzera

Imprese di trasporto

AutoPostale SA
Basler Verkehrs-Betriebe
BLS SA
Cars Ballestraz
FFS
RegionAlps SA
Schweizerische Südostbahn SA
Società navigazione del Lago di Lugano
Transports publics genevois

Verkehrsbetriebe Biel
Verkehrsbetriebe Zürich
Zentralbahn SA

Altre organizzazioni

Associazione delle aziende elettriche svizzere (AES)
Associazione traffico e ambiente (ATA)
CARBURA
Genève Aéroport
IG Detailhandel Schweiz
Iniziativa delle Alpi
Fondazione svizzera per l'energia (FSE)
Funivie Svizzere
Pusch – Fondazione svizzera per la pratica ambientale
railCare SA / Coop Società Cooperativa
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti
Transfair
Unione dei trasporti pubblici (UTP)