

numero			Bellinzona
5010	fr	0	16 ottobre 2019
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF): presa di posizione del Cantone Ticino

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 2 luglio 2019 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante l'Ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Vi ringraziamo per la possibilità di esprimerci in merito.

In termini generali sosteniamo l'opportunità e le modalità proposte per la gestione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Chiediamo tuttavia che i Cantoni in qualità di committenti e finanziatori del traffico regionale viaggiatori rispettivamente di responsabili per la pianificazione a lungo termine dell'offerta siano adeguatamente coinvolti per quanto concerne la cerchia degli interessati nella gestione del sistema.

Condividiamo pure il principio di adeguamento dei diritti dei passeggeri sulle relazioni internazionali. Come Cantone toccato da vicino da questa tematica segnaliamo l'importanza di norme chiare (così come presentate infatti non lo sono) e che trattino esclusivamente le relazioni a lunga distanza sia ferroviarie che autobus.

In allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

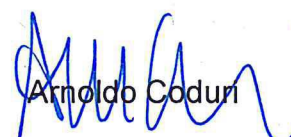
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Christian Vitta

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Questionario relativo al progetto in consultazione dell'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF)

Presa di posizione del Cantone Ticino

Servizio di assegnazione delle tracce

1. Le competenze e i compiti del Servizio di assegnazione delle tracce sono definiti in modo sufficientemente chiaro?

Sì

2. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

Nella nuova Ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce (OSAT) è previsto all'art. 3 il ricorso a terzi. Nel caso di assegnazione di lavori ad un importante Gestore d'infrastruttura (GI) che funge anche da Impresa di trasporto ferroviaria (ITF), come ad esempio FFS, intravediamo il rischio che l'imparzialità possa non sempre essere garantita.

Richiesta: Chiediamo di regolamentare con maggiore chiarezza l'aspetto di cui sopra, affinché sia garantito, nell'interesse di tutti gli attori del sistema, che il Servizio di assegnazione delle tracce possa operare in modo indipendente ed imparziale.

Gestione di sistema

3. Ritenete sufficiente la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta?

Nell'OIF non vengono specificati i compiti sistemici, ma solo le modalità contrattuali. La definizione e l'assegnazione dei compiti sistemici possono avere delle conseguenze finanziarie per i Cantoni (quali committenti del TRV, ma anche in qualità di coordinatori dei concetti d'offerta regionali).

Richiesta: Chiediamo di precisare le parti interessate e soprattutto di considerare i committenti del TRV in qualità di parti interessate.

4. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

No

Diritti di partecipazione

5. Ritenete sufficiente la concretizzazione proposta dei diritti di partecipazione?

Sì

6. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

No



N. registrazione/dossier: BAV-200//18

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr)

7. Concordate con le modifiche di ordinanza concernenti la ComFerr?
Sì
8. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?
No

Diritti dei passeggeri

9. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico concessionario?

Di principio condividiamo l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale a lunga distanza. Il campo d'applicazione non è tuttavia chiaro: nel Rapporto esplicativo all'OIF (a pagina 10) si fa riferimento alla normativa UE che fungerebbe da base per il nuovo articolo 55 OIF. Tale normativa si riferisce al traffico ferroviario internazionale, mentre nel nuovo art. 55 OIF compare il termine "autorizzazioni", ciò che lascia sottinteso che venga trattato esclusivamente l'ambito autobus internazionale (nell'ambito ferroviario vengono rilasciate delle concessioni e non delle autorizzazioni).

Tenendo in conto non solo i contenuti della nuova disposizione (e le intenzioni del legislatore che con ogni probabilità stavano a monte), ma anche il contesto del trasporto pubblico nazionale e internazionale tramite ferrovia e autobus, all'utente deve essere garantito un trattamento identico in situazioni analoghe – sia per quanto concerne l'informazione sull'offerta sia in merito alla gestione di eventuali reclami. Questo significa una definizione precisa di quali servizi (ferrovia e/o autobus, solo a lunga percorrenza e/o anche regionali e quindi cofinanziati dagli enti pubblici) debbano sottostare alle nuove regole. Si tratta a nostro avviso di specificare dei limiti chiari e oggettivi oltre al confine di Stato un altro criterio da considerare è la distanza del viaggio effettuato (es. trattamento di un reclamo per la relazione Basilea–Como [*con EuroCity*] rispettivamente Lugano–Milano [*con RegioExpress TILO*]?).

Inoltre, in caso di coinvolgimento di più imprese di trasporto, sono immaginabili situazioni in cui non sarà facile determinare responsabilità e competenza per l'evasione di un reclamo (ad es. in caso di ritardi). Se l'utente potrà rivolgersi a una qualsiasi impresa coinvolta nel viaggio, implica che ci sarà lavoro amministrativo anche per imprese di trasporto "minori", e soprattutto la determinazione della responsabilità e la trasmissione della risposta all'utente richiederanno tempo e in alcuni casi rischieranno di assorbire importanti risorse.

Richiesta: Chiediamo di precisare campo d'applicazione, compiti e responsabilità dei singoli attori, con l'obiettivo di trovare un'impostazione trasparente e con un rapporto benefici/costi sostenibile. Ciò significa innanzitutto una chiara regolamentazione di quali servizi (ferrovia vs. autobus, lunga distanza risp. traffico di mercato vs. traffico regionale indennizzato) siano sottoposti rispettivamente esclusi dalla nuova regolamentazione.



N. registrazione/dossier: BAV-200//18

10. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione?

Sì, salutiamo positivamente il fatto che le imprese bus a lunga percorrenza, sottoposte ad autorizzazione internazionale, dovranno rispettare le regole già in vigore a livello europeo.

11. Ritenete opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento?

Sì, salutiamo positivamente questo obiettivo. Tuttavia, intravediamo delle criticità in merito all'attuazione poiché le imprese di trasporto non avranno molto probabilmente un grande interesse a trovare in tempi brevi una soluzione uniforme e trasparente. A nostro avviso si rivelerà perciò cruciale la posizione dell'UFT affinché il settore elabori delle condizioni di indennizzo entro un termine ragionevole.

12. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

No

Altre osservazioni

13. Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione?

Il nuovo art. 9 della Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) prescrive che imprese di trasporto intenzionate a introdurre una nuova offerta di trasporto devono dimostrare che a causa di quest'ultima non nascano situazioni di concorrenza svantaggiose per l'economia pubblica. Con questa modifica è stato sostituito il precedente divieto di offerte di trasporto in notevole concorrenza con offerte cofinanziate dall'ente pubblico. Il nuovo art. 11 dell'Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV), per quanto concerne i trasferimenti da un aeroporto, deve essere allineato all'articolo di legge di cui sopra. Tuttavia, il fatto che nei casi di trasferimenti da/per un aeroporto, contrariamente a offerte regionali o di lunga percorrenza, non debba essere dimostrato che una nuova offerta non comporti una situazione di concorrenza svantaggiosa per l'ente pubblico, ci sembra in contraddizione con la volontà del legislatore. Infatti, a nostro avviso quest'ultimo desiderava garantire che offerte sovra-regionali costituissero un reale elemento supplementare e utile per l'utenza sul piano dell'offerta di trasporto pubblico.

Richiesta: Chiediamo di riformulare l'articolo 11 prevedendo che anche per i trasferimenti da/per gli aeroporti sia dimostrato che non causino situazioni di concorrenza.

14. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

No