

ad 05.028

**Messaggio aggiuntivo
concernente la Riforma delle ferrovie 2
(Revisione della disciplina sui trasporti pubblici)**

del 9 marzo 2007

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio aggiuntivo concernente la Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici) vi sottoponiamo, per approvazione, i seguenti disegni di atti normativi:

1. legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI),
2. legge federale che adegua taluni atti legislativi a seguito della Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici).

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

9 marzo 2007

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Micheline Calmy-Rey
La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

Situazione iniziale

La Riforma delle ferrovie è un processo in atto dalla metà degli anni Novanta. Durante i dibattiti delle Camere federali sulla Riforma delle ferrovie 1, il Consiglio federale è stato incaricato di intraprendere nuove riforme nei trasporti pubblici. Il Consiglio federale ha dato seguito a questo mandato presentando il messaggio del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2. Le Camere lo hanno tuttavia respinto, chiedendo che il progetto venga modificato in modo che i suoi elementi siano suddivisi in vari pacchetti; questi ultimi dovranno poi essere di nuovo presentati al Parlamento.

Contenuto del progetto

Il presente disegno è il primo di questi pacchetti. Esso comprende gli elementi poco contestati, segnatamente la revisione del servizio di sicurezza, la parificazione delle imprese di trasporto e lo sviluppo di riforme precedenti. Allo stesso tempo, gli atti normativi dei trasporti pubblici vengono ordinati in modo più sistematico, tanto che è stata concepita una legge per ciascun settore: infrastruttura, trasporto di merci e traffico viaggiatori.

Garantire la sicurezza pubblica così come prescritto nella legge sulla polizia delle strade ferrate del 1878 è una misura non più al passo coi tempi. La riforma intende perciò adeguare la legislazione alle attuali necessità. L'obiettivo è di migliorare la sicurezza di viaggiatori, impiegati ed esercizio ferroviario. Il futuro servizio di sicurezza dovrà intervenire sull'insieme dei trasporti pubblici (comprese quindi le imprese di autobus, di navigazione e di trasporto a fune) e potrà essere affidato, con la necessaria autorizzazione federale, anche a un'organizzazione privata con sede in Svizzera. Malgrado l'accresciuta collaborazione con il servizio di sicurezza, i compiti delle polizie comunali e cantonali rimarranno invariati.

Per quanto riguarda la parificazione delle condizioni quadro legislative per tutte le imprese, l'accento è posto sull'armonizzazione dei contributi per investimenti, vale a dire sulla parità di trattamento delle imprese per quanto concerne il finanziamento di veicoli, battelli, officine, e su altri investimenti nel settore dei trasporti. Altre armonizzazioni riguardano l'esenzione fiscale delle prestazioni concessionarie, i diritti di pegno e alcuni disciplinamenti particolari inseriti nella legge sulle FFS.

La riforma proposta si prefigge anzitutto di migliorare l'efficienza nei trasporti pubblici e di garantire nel tempo le prestazioni del sistema ferroviario con l'introduzione di un sistema di indici. Ciò permetterà di migliorare il rapporto costi-benefici nell'impiego dei fondi pubblici. Per quel che riguarda il traffico viaggiatori regionale, è stata sviluppata la procedura relativa alle ordinazioni.

Indice

Compendio	2458
Elenco delle abbreviazioni	2462
1 Punti essenziali del progetto	2463
1.1 Principi e obiettivi	2463
1.1.1 Contesto	2463
1.1.1.1 Collocamento storico	2463
1.1.1.2 Integrazione della revisione TP nella politica svizzera dei trasporti	2464
1.1.1.3 Evoluzione a livello europeo	2465
1.1.1.4 Motivi all'origine della revisione TP	2465
1.1.2 Obiettivi del disegno	2466
1.1.3 Aspetti principali della revisione TP	2466
1.1.4 Altri pacchetti di riforme	2467
1.2 Contenuti della revisione TP	2468
1.2.1 Servizio di sicurezza (polizia ferroviaria)	2468
1.2.1.1 Polizia ferroviaria e legge sulla polizia delle strade ferrate	2468
1.2.1.2 Attuale svolgimento dei compiti di polizia ferroviaria	2468
1.2.1.3 Minacce per la sicurezza nei trasporti pubblici	2469
1.2.1.4 Il cammino verso una nuova soluzione	2470
1.2.1.5 Soluzione proposta per un servizio di sicurezza	2470
1.2.1.6 I compiti delle imprese di trasporto nell'ambito della sicurezza	2471
1.2.2 Miglioramenti apportati dalle attuali riforme	2472
1.2.2.1 Investimenti nel settore dei trasporti, finanziamento del materiale rotabile	2473
1.2.2.2 Disciplinary speciali nella legge sulle FFS	2476
1.2.2.3 Assoggettamento fiscale	2477
1.2.2.4 Esigenze poste alle imprese del servizio di linea	2478
1.2.2.5 Autonomia delle imprese rispetto ai committenti	2479
1.2.2.6 Procedura di ordinazione nel trasporto regionale (TVR)	2480
1.2.2.7 Incentivi a conseguire un buon risultato finanziario	2481
1.2.2.8 Aggressioni contro gli impiegati dei trasporti pubblici	2482
1.2.2.9 Revisione delle prescrizioni sulle procedure d'approvazione	2482
1.3 Risultati della consultazione	2483
1.3.1 Consultazione sul progetto di Riforma delle ferrovie 2	2483
1.3.2 Trattazione alle Camere federali	2484
1.4 Coordinamento dei compiti e delle finanze	2485
1.5 Confronto giuridico e rapporto con il diritto europeo	2485
1.6 Attuazione	2485
1.7 Trattazione di interventi parlamentari	2485
1.8 Prospettive	2485

2	Spiegazioni ai testi di legge	2486
2.1	Sistematica legislativa	2486
2.2	Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI)	2487
2.3	Legge federale sulla riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici)	2491
2.3.1	Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) (<i>allegato 1</i>)	2491
2.3.2	Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS) (<i>allegato 2</i>)	2504
2.3.3	Commento alle modifiche di altri atti normativi	2505
2.3.3.1	Legge sulla responsabilità	2505
2.3.3.2	Codice delle obbligazioni (CO)	2506
2.3.3.3	Legge federale sulla responsabilità delle imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera	2506
2.3.3.4	Legge sulla fusione (LFus)	2506
2.3.3.5	Codice penale svizzero (CP)	2506
2.3.3.6	Legge sulla statistica federale (LStat)	2507
2.3.3.7	Legge militare (LM)	2507
2.3.3.8	Legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC)	2507
2.3.3.9	Legge sulle dogane (LD)	2507
2.3.3.10	Legge federale sulle tasse di bollo (LTB)	2507
2.3.3.11	Legge federale sull'imposta federale diretta (LIFD)	2508
2.3.3.12	Legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID)	2508
2.3.3.13	Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)	2509
2.3.3.14	Legge sulle ferrovie (Lferr)	2510
2.3.3.15	Legge sul raccordo RAV (LRAV)	2525
2.3.3.16	Legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese	2526
2.3.3.17	Legge sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)	2526
2.3.3.18	Legge federale sul trasporto pubblico (LTP)	2527
2.3.3.19	Legge sugli impianti di trasporto a fune (LITF)	2528
2.3.3.20	Legge federale sulle imprese filoviarie (LIF)	2528
2.3.3.21	Legge federale sulla navigazione interna (LNI)	2528
2.3.3.22	Legge sulla durata del lavoro (LDL)	2529
2.3.3.23	Legge federale concernente l'Ufficio svizzero del turismo	2531
2.3.3.24	Legge sul riciclaggio di denaro (LRD)	2531
3	Ripercussioni	2531
3.1	Per la Confederazione	2531
3.1.1	Ripercussioni finanziarie	2531
3.1.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	2531
3.1.3	Sulla neutralità dei costi	2532
3.2	Sui Cantoni e sui Comuni	2532
3.2.1	Ripercussioni finanziarie	2532
3.2.2	Ripercussioni sull'effettivo del personale	2532
3.2.3	Altre ripercussioni	2532

3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale	2532
3.3.1 Ripercussioni sull'insieme dell'economia	2532
3.3.2 Ripercussioni su diversi gruppi sociali	2532
3.3.3 Aspetti pratici dell'esecuzione	2533
3.4 Altre ripercussioni	2533
3.4.1 Ripercussioni sull'ambiente	2533
3.4.2 Ripercussioni sulla politica regionale e sulla politica di assetto del territorio	2533
3.4.3 Altri settori	2533
4 Rapporto con il programma di legislatura	2534
4.1 Rapporto con la revisione di legge attraverso la NPF	2534
5 Aspetti giuridici	2534
5.1 Costituzionalità	2534
5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	2535
5.3 Forma dell'atto normativo	2535
5.4 Assoggettamento al freno alle spese	2536
5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi	2536
Allegato: Contenuto della concessione dell'infrastruttura FFS	2537
Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (Disegno)	2541
Legge federale sulla Riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici) (Disegno)	2545
Legge federale sul trasporto di viaggiatori (Allegato 1)	2583
Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (Allegato 2)	2603

Elenco delle abbreviazioni

BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung (Servizio di bus di Soletta e dintorni)
FFS	Ferrovie federali svizzere FFS
GI	Gestore dell'infrastruttura
ITC	Imprese che dispongono di una concessione o di un'autorizzazione ai sensi degli articoli 6–8 della legge federale del ... sul trasporto di viaggiatori o degli articoli 5 e 9 della legge sulle ferrovie
ITF	Imprese di trasporto ferroviarie
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, Montreux-Berner Oberland-Bahn
NPF	Nuova perequazione finanziaria e ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn (trasporti regionali Berna-Soletta)
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
TD	Trasporto diretto
THURBO	Thurbo AG
TRN	TRN SA (Transports régionaux neuchâtelois)
TVR	Traffico viaggiatori regionale
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich (Azienda trasporti di Zurigo)
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG (Azienda trasporti Zugerland AG)
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund (Consorzio trasporti zurighese)

Messaggio

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Principi e obiettivi

1.1.1 Contesto

1.1.1.1 Collocamento storico

La riforma delle ferrovie costituisce un importante elemento della politica svizzera dei trasporti. Essa va intesa come un processo che mira ad adeguare i trasporti pubblici, e in particolare quelli ferroviari, alle esigenze attuali. Il sistema si è sviluppato storicamente ed è stato progressivamente modificato dalla revisione della legge sulle ferrovie (1° gennaio 1996) e dalla Riforma delle ferrovie 1¹ (1° gennaio 1999). La Riforma delle ferrovie 2, revisione della disciplina sui trasporti pubblici (revisione TP) consentirà di proseguire sulla strada tracciata.

Revisione della legge sulle ferrovie del 1996

Il 1° gennaio 1996 è entrata in vigore la revisione della legge sulle ferrovie che prevede una nuova regolamentazione del finanziamento del traffico regionale (art. 49 ss. Lferr, RS 742.101). Le modifiche principali sono date dall'introduzione del principio dell'ordinazione di prestazioni; inoltre per il traffico regionale sono state eliminate le differenze nel trattamento dei diversi mezzi e delle diverse imprese di trasporto. Questo significa che ora Confederazione e Cantoni presentano sempre un'ordinazione comune per il traffico regionale, indipendentemente da quale impresa di trasporto fornisce la prestazione.

Il principio delle ordinazioni non consente più la copertura a posteriori dei disavanzi d'esercizio, poiché il prezzo delle prestazioni di trasporto viene convenuto in anticipo. Questo sistema di pianificazione dei costi non coperti rafforza la responsabilità aziendale e ha imposto alle imprese di modificare la gestione della contabilità, suddividendo per settori il conto dei costi di esercizio e il conto delle prestazioni (ad es. infrastruttura, traffico regionale viaggiatori, servizio di vagoni a pieno carico).

Riforma delle ferrovie 1 del 1999

La prima tappa della riforma delle ferrovie è entrata in vigore il 1° gennaio 1999, con l'introduzione di quattro misure applicabili a tutte le imprese ferroviarie:

- separazione contabile e organizzativa dei settori infrastruttura e trasporti;
- accesso alla rete;
- applicazione del principio delle ordinazioni per ogni contributo d'esercizio;
- liberalizzazione del traffico merci.

Le seguenti misure sono state adottate con l'obiettivo di rendere autonome le FFS: nuova regolamentazione dei rapporti fra lo Stato e l'impresa, nuova forma giuridica delle FFS (società per azioni di diritto speciale) e liquidazione dei debiti.

¹ FF 1997 I 809

Le misure previste dalla Riforma delle ferrovie 1 corrispondono alle esigenze poste ai Paesi dell'Unione europea dalla direttiva 91/440² che mira in particolare a sviluppare la concorrenza su rotaia – in particolare nel traffico merci – grazie alla separazione delle ferrovie dall'amministrazione statale. In questa sede non vengono trattate le modifiche intervenute nella legislazione europea dopo la Riforma delle ferrovie 1 e la conclusione degli accordi bilaterali fra Svizzera e Unione europea; saranno considerate in un progetto successivo.

1.1.1.2 Integrazione della revisione TP nella politica svizzera dei trasporti

Servizio pubblico

È compito dell'ente pubblico fornire prestazioni di trasporto pubblico alla popolazione (servizio pubblico). Si tratta ora di migliorare ulteriormente l'efficienza e la qualità di tale servizio. L'obiettivo 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 è importante anche per l'attrattiva economica di una regione. Compito dello Stato è di predisporre le condizioni quadro affinché le imprese possano svilupparsi e affermarsi sul mercato. I legami con la revisione TP risultano dalle norme relative ai bandi pubblici, dall'acquisizione di fondi sul mercato dei capitali per investimenti nel settore del traffico viaggiatori regionale (introduzione di una garanzia statale) e nelle condizioni richieste per il traffico di linea.

Decisioni popolari

La Riforma delle ferrovie 1 e l'introduzione nella Costituzione federale dell'obiettivo di trasferire su rotaia il traffico merci hanno assunto un ruolo fondamentale nell'evoluzione della politica dei trasporti svizzera, che si è sviluppata in modo pragmatico ed è stata trainata da varie decisioni popolari (ad esempio l'Iniziativa sulla protezione delle Alpi, il decreto federale relativo a Ferrovia 2000 e il FTP-Fondo di finanziamento delle infrastrutture dei trasporti pubblici).

Altre misure nell'ambito della politica dei trasporti

Oltre alla riforma delle ferrovie, che è un processo continuo, le importanti misure citate qui di seguito influenzano le condizioni quadro del settore dei trasporti:

- la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni;
- Iniziativa sulla protezione delle Alpi;
- nuove trasversali ferroviarie alpine del Gottardo e del Lötschberg;
- Ferrovia 2000;
- allacciamento della Svizzera alle linee ad alta velocità degli altri Paesi.

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Perequazione finanziaria e ripartizione dei compiti fra la Confederazione e i Cantoni

Il sistema dei trasporti deve sempre rimanere finanziabile. La nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni (NPF) avrà ripercussioni anche sul finanziamento dei trasporti. La ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni deve diventare più chiara.

1.1.1.3 Evoluzione a livello europeo

L'interconnessione del traffico viaggiatori e merci a livello internazionale continua ad aumentare ed è quindi necessario che la politica svizzera venga coordinata con quella europea. L'Unione europea sta discutendo da tempo la possibilità di incrementare la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici. A livello internazionale, svolgono un ruolo importante soprattutto i principi fissati nell'Accordo generale sugli scambi di servizi (GATS) e gli sforzi profusi dall'UE per liberalizzare il trasporto regionale di viaggiatori. Lo stesso diritto comunitario ancora non prevede un obbligo di apertura alla concorrenza nel caso di mandati relativi ai trasporti ferroviari regionali di viaggiatori riguardanti il servizio pubblico. Tuttavia, nell'estate 2006 la Commissione UE ha deciso, in risposta al ricorso inoltrato da un'impresa di trasporto (Connex/Veolia), che i mandati per prestazioni del traffico ferroviario in mercati liberi come quelli della Germania possono essere attribuiti solo nel quadro di una procedura equa, trasparente e non discriminatoria. In contraddizione con questa esigenza risulta la posizione comune del Consiglio dei ministri dell'UE del 12 giugno 2006 sulla proposta della Commissione COM (2005) 319 del 20 luglio 2005 relativa a un regime di mercato per i trasporti pubblici di viaggiatori. Secondo questo progetto di regolamento, l'aggiudicazione dei mandati di prestazioni pubbliche è superflua quando queste prestazioni concernono concessioni che non superano una certa soglia in casi di rigore e quando riguardano il trasporto ferroviario regionale dei viaggiatori. Questa disposizione si applica invece alle prestazioni di trasporto su bus e tram. Secondo la volontà del Consiglio dei ministri, si deve poter procedere ad aggiudicazioni dirette di prestazioni nel settore ferroviario, in modo che possa essere mantenuto non solo il sistema delle ferrovie di monopolio (come la SNCF in Francia), ma anche i sistemi basati sui mandati non soggetti a regolamentazioni (come avviene attualmente in Germania).

In Svizzera grazie a una disposizione d'ordinanza vi è la possibilità di mettere a concorso, a talune condizioni, prestazioni di trasporto pubblico. Questo vale tanto per i bus quanto per il traffico ferroviario. In quest'ultimo settore non è stato ancora bandito alcun concorso. Dato che le norme per i bandi di concorso sono ancora rudimentali, esse saranno formulate per esteso in un secondo tempo e armonizzate allo sviluppo in atto nell'UE.

1.1.1.4 Motivi all'origine della revisione TP

Durante la trattazione della prima riforma tutte le parti in causa hanno affermato che la riforma delle ferrovie va intesa come un processo in varie fasi. Alcune questioni importanti, quali la nuova regolamentazione della polizia ferroviaria, vennero quindi tralasciate. Alcuni atti parlamentari hanno chiesto al nostro Consiglio un'ulteriore

serie di riforme. Il 23 febbraio 2005 abbiamo dato seguito a queste richieste presentando il messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2, che è stato tuttavia respinto dalle Camere federali. Queste hanno chiesto che il messaggio, prima di essere di nuovo presentato al Parlamento, venga modificato in modo che le richieste vengano suddivise in vari pacchetti. Il presente disegno costituisce il primo di questi pacchetti e comprende gli elementi poco contestati nella discussione attuale e quelli che nel corso della consultazione sono stati esplicitamente auspicati da più parti.

1.1.2 Obiettivi del disegno

Come già esposto nel messaggio del 23 febbraio 2005, l'obiettivo primario della riforma è garantire un sistema di trasporto pubblico attrattivo ed efficiente. Questo obiettivo può essere raggiunto solamente migliorando l'efficienza e ottimizzando il rapporto costi-benefici. La revisione della Lferr del 1996 vi ha contribuito in maniera rilevante. Per questo progetto di revisione TP valgono gli stessi obiettivi nell'ambito della politica dei trasporti e finanziaria.

Per utenti e passeggeri la sicurezza non è meno importante. A rendere attrattivo il sistema contribuirà quindi anche la proposta, contenuta nel presente progetto, di rafforzare la già collaudata collaborazione della polizia civile dei cantoni con quella ferroviaria o con i relativi servizi di sicurezza.

Si è dimostrato che un modo di procedere pragmatico a tappe permette, tutto sommato, di raggiungere buoni risultati. Alcune esperienze di altri Paesi mostrano invece che riforme molto ampie o introdotte troppo velocemente devono spesso essere revocate. Le fasi di riforma devono quindi sempre essere valutate essenzialmente anche in base alle possibilità di attuazione.

Il miglioramento della comparabilità delle prestazioni fornite dalle imprese di trasporto (sistema di indici) dovrebbe comportare un ulteriore aumento dell'efficienza. Lo Stato cerca inoltre di migliorare il rapporto costi-benefici generato dall'impiego di notevoli risorse finanziarie nel sistema dei trasporti pubblici. A parità di risorse impiegate si cerca di incrementare l'offerta di trasporti pubblici, ovvero di mantenere lo stesso volume di traffico con un minore contributo d'esercizio. Un importante presupposto è dato dalla chiara separazione delle funzioni politiche e imprenditoriali e delle responsabilità di Confederazione e Cantoni.

Passi essenziali in questa direzione sono stati realizzati con la Riforma delle ferrovie 1. Essa era incentrata soprattutto sull'autonomia e la liquidazione dei debiti delle FFS e sull'instaurazione di un sistema di accesso alla rete. Il presente disegno mira in primo luogo a migliorare riforme anteriori.

1.1.3 Aspetti principali della revisione TP

La revisione TP si occupa in particolare dei seguenti aspetti:

- servizio di sicurezza nel trasporto pubblico;
- miglioramenti della precedente riforma delle ferrovie, segnatamente la parificazione delle imprese di trasporto, un miglior compendio degli atti normativi e la semplificazione del sistema delle ordinazioni.

1.1.4

Altri pacchetti di riforme

Gli altri pacchetti di riforme si occupano in particolare dei seguenti aspetti:

- integrazione nel diritto svizzero del diritto UE, tenuto conto della sua evoluzione dalla conclusione dell'accordo sui trasporti terrestri, in particolare delle direttive relative all'interoperabilità e dei primi due «pacchetti ferroviari». Si vuole innanzitutto garantire l'accesso alla rete senza discriminazioni;
- armonizzazione del finanziamento delle infrastrutture: semplificazione del sistema e adeguamento della ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni alle nuove circostanze;
- messa a concorso di prestazioni di trasporto pubblico: la questione della concorrenza deve essere discussa a fondo e le modifiche di legge devono poggiare su un'ampia base. L'obiettivo di questo pacchetto di riforme sarà di ottenere una maggior certezza del diritto nei bandi pubblici e di armonizzare questo strumento con la procedura di ordinazione. La revisione del 1996 della Lferr ha permesso di istituire la base per la concorrenza nel traffico commissionato; per i bandi pubblici manca tuttavia un disciplinamento esplicito a livello di legge. L'ordinanza sulle indennità³ prevede talune regole di base, la cui portata risulta tuttavia assai limitata. Per questa ragione, uno dei principali obiettivi di questo progetto consiste nel migliorare la certezza del diritto in questo ambito. In considerazione del fatto che la prescrizione è formulata in modo potestativo, lo svolgimento di un bando pubblico è attualmente facoltativo; ne consegue che finora i bandi pubblici sono stati indetti praticamente soltanto nel settore dei bus. Oggi un bando può essere eseguito anche nel periodo di durata della concessione, senza che per questo debbano sussistere particolari motivi. A medio termine, questo ampio potere discrezionale mina la fiducia nella protezione della concessione e non aumenta la certezza del diritto. È inoltre necessario che l'introduzione della concorrenza nei trasporti pubblici sia armonizzata agli sviluppi nell'UE: un progetto d'ordinanza dell'UE prevede un obbligo di messa a concorso delle prestazioni di trasporto dei bus e dei tram, benché l'aggiudicazione dei mandati pubblici di prestazioni ne sarà esentata quando esse concernono concessioni che non superano una certa soglia in casi di rigore e quando riguardano il trasporto ferroviario regionale di viaggiatori. I singoli Stati sono tuttavia liberi di mettere a concorso anche queste prestazioni;
- ulteriore intervento nel settore delle casse pensioni delle FFS e delle imprese di trasporto concessionarie. Il nostro Collegio non ha ancora preso una decisione in vista dell'elaborazione di un progetto volto a risolvere i problemi delle casse pensioni delle FFS e delle imprese di trasporto concessionarie.

Oggetto di progetti separati sono:

- il trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico merci attraverso le Alpi (progetto in consultazione);
- una nuova legge sul controllo della sicurezza tecnica che getta le basi per la nuova filosofia di sicurezza nel DATEC: controllo statale su apparecchi,

³ RS 742.101.1

ne di agenti di polizia ferroviaria. In quanto a ufficialità e alle modalità d'investitura questi agenti sono parificati ai poliziotti cantonali o comunali (art. 12 cpv. 2) cui spettano comunque in esclusiva le funzioni di polizia specifiche (art. 12 cpv. 3).

Queste modalità di regolamentazione richiedono un'ampia cooperazione fra i due organi di polizia che non ha denotato lacune sostanziali per più di un secolo. La polizia ferroviaria non è mai stata considerata né come un corpo di polizia speciale né come un organo ausiliario delle autorità di polizia locali.

Il compito di garantire l'ordine pubblico, la tranquillità e l'attività di prevenzione e di repressione dei reati previsti dal diritto ordinario (crimini e delitti) spetta agli organi di polizia cantonali e comunali, anche sulle aree ferroviarie. In questi casi la polizia ferroviaria può eventualmente intervenire prima dell'arrivo della polizia civile fermando e consegnando le persone sospette alle autorità di polizia competenti, verificando i dati personali e redigendo un rapporto. Nella pratica la collaborazione con gli organi di polizia ferroviaria si è dimostrata preziosa, in particolare quando sono necessarie conoscenze tecniche e locali. A volte, invece, la polizia civile interviene in aiuto di quella ferroviaria, ad esempio quando bisogna fermare gli autori di atti di violenza nell'ambito di infrazioni alle disposizioni ferroviarie.

1.2.1.3 Minacce per la sicurezza nei trasporti pubblici

Negli ultimi anni gli atti di violenza e i delitti attinenti al mondo della droga sono aumentati anche nell'ambito dei trasporti pubblici. Nei momenti di minor frequenza la gente cerca sempre più di evitare i trasporti pubblici e i viaggiatori considerano insoddisfacente il livello di sicurezza delle stazioni ferroviarie e dei treni. Inoltre sono in aumento le aggressioni nei confronti del personale addetto ai trasporti pubblici e i casi di danneggiamento e di vandalismo che comportano ingenti spese di ripristino. Per le ferrovie i problemi relativi alla sicurezza dei passeggeri comportano quindi notevoli spese.

L'insicurezza dei passeggeri è dovuta a motivi oggettivi ma anche soggettivi. Si possono infatti distinguere due problematiche principali: le vere e proprie attività criminali che minacciano la vita, la salute e i beni dei viaggiatori, come nel caso delle violenze fisiche e dei furti, e i disturbi arrecati da un ampio spettro di fenomeni come gli imbrattamenti, le insolenze, il consumo di droghe ecc. che infastidiscono i passeggeri.

Le imprese di trasporto devono sforzarsi soprattutto di garantire la sicurezza e il benessere dei viaggiatori e dei clienti potenziali. Alcune inchieste mostrano che molte persone hanno paura di servirsi dei trasporti pubblici. Si tratta di un fenomeno che ha assunto proporzioni preoccupanti. Inoltre anche il personale delle imprese di trasporto si sente più spesso minacciato. L'incremento delle aggressioni è attestato dalle lesioni che ne derivano e dalle relative assenze dal posto di lavoro.

Talune imprese non riescono più a tenere sotto controllo questa evoluzione con il sistema tradizionale (doppia funzione del personale attivo nel servizio di controllo e di sicurezza). Alcune hanno già reagito costituendo o commissionando un servizio di sicurezza (BSU, MOB, RBS, FFS, SOB, SZU, TRN, Thurbo, VBZ, ZVB). Le misure necessarie variano a seconda dei mezzi di trasporto, delle tratte e dell'ora considerati. In alcuni treni è necessario intervenire con un vero e proprio servizio di sicurezza, mentre in altri mezzi di trasporto vengono richiesti soprattutto maggiori

controlli per limitare il disturbo arrecato ai passeggeri e gli atti di vandalismo perpetrati ai danni dei veicoli e degli impianti. Non è stato comunque possibile accertare una correlazione diretta fra la riduzione della sorveglianza sui convogli e l'incremento della criminalità.

L'opinione pubblica tende a mettere in correlazione queste nuove modalità di gestione con la problematica relativa alla sicurezza e i media commentano di conseguenza. Inoltre si può constatare una certa tendenza a sopravvalutare sia i rischi in cui si può incorrere viaggiando sui mezzi pubblici sia gli influssi delle nuove modalità di gestione. Nel complesso, la sicurezza nei trasporti pubblici è divenuta un tema di rilevanza politica.

1.2.1.4 Il cammino verso una nuova soluzione

La revisione della legge del 1878 sulla polizia delle strade ferrate venne già chiesta dal postulato Vetsch inoltrato nel 1964. Un progetto di revisione venne presentato al Parlamento nell'ambito della revisione delle indennità concesse alle imprese di trasporto concessionarie per le prestazioni a favore dell'economia generale proposta dal Consiglio federale nel messaggio del 18 novembre 1987 (FF 1988 I 1024), in seguito ritirato soprattutto per problemi relativi alla nuova regolamentazione delle indennità.

Il problema della sicurezza sui treni è stato riconosciuto alla fine del 1991 dalla Commissione intercantonale della circolazione stradale – organo della Conferenza intercantonale dei direttori di giustizia e polizia – che ha costituito un gruppo di lavoro apposito. Il gruppo ha potuto accertare che la problematica relativa alla sicurezza sui treni necessita di interventi differenziati a livello regionale. Alla fine del 1993 la Conferenza dei direttori cantonali di giustizia e polizia ha trasmesso il rapporto elaborato in questo ambito al capo del DFTCE (oggi: DATEC) con richiesta di approfondire la questione.

Nel 1998 un progetto rielaborato è stato posto in consultazione. Le altre priorità della Riforma delle ferrovie 1 hanno nuovamente posticipato la trattazione di questo tema, tanto che è stato inserito ora nella revisione TP.

Il 1° agosto 2001 la polizia ferroviaria delle FFS è stata trasferita a una filiale alla quale la Securitas SA partecipa con un 49 per cento del capitale azionario. L'obiettivo di questa impresa comune è di sfruttare il *know-how* della Securitas in materia di sicurezza, soprattutto riguardo alla formazione e al perfezionamento del personale. L'Ufficio federale di giustizia ha sostanzialmente considerato accettabile questa soluzione, segnalando tuttavia che le relative basi legali dovevano essere migliorate. Il presente disegno di legge intende colmare questa lacuna giuridica.

1.2.1.5 Soluzione proposta per un servizio di sicurezza

Il postulato Vetsch afferma – a ragione – che la legge sulla polizia delle strade ferrate è oramai superata dal punto di vista formale e materiale. Alla luce della mutata situazione, essa viene adeguata alle esigenze differenziate delle singole regioni e delle singole imprese. Con la nuova legge federale le imprese di trasporto dovrebbero poter disporre dei mezzi necessari per adempire con flessibilità i loro

compiti nell'ambito della sicurezza, tenendo conto delle varie circostanze che si possono presentare e di soluzioni a livello regionale. Risulta inoltre opportuno estendere il campo d'applicazione ad alcuni settori (ad es. autobus, battelli, funivie) finora non considerati dalle disposizioni relative alla polizia delle strade ferrate. Il nuovo progetto abbandona il termine di polizia delle strade ferrate e propone un «servizio di sicurezza» applicabile a tutte le imprese che operano nel settore dei trasporti pubblici di viaggiatori e non solamente alle ferrovie. Questo servizio di sicurezza viene disciplinato tenendo conto delle attuali esigenze e tramite chiare disposizioni.

Il progetto propone le seguenti modifiche:

- la legge sulla polizia delle strade ferrate viene sostituita da una nuova legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto;
- per le mansioni e le prerogative dei servizi di sicurezza di tutti i mezzi di trasporto pubblici vengono istituite chiare basi legali;
- oltre alla protezione dell'esercizio ordinario, i servizi di sicurezza avranno il compito di garantire la sicurezza dei passeggeri e degli impiegati;
- il mancato rispetto delle disposizioni emanate dai servizi di sicurezza sarà punibile;
- il servizio di sicurezza potrà essere affidato a un'organizzazione privata, esigendo però il rispetto di condizioni restrittive.

1.2.1.6 I compiti delle imprese di trasporto nell'ambito della sicurezza

La soluzione proposta in questo ambito dovrebbe rafforzare la già collaudata collaborazione della polizia civile con quella ferroviaria o con i relativi servizi di sicurezza delle imprese di trasporto e non modifica in alcun modo il mandato della polizia cantonale e comunale relativo al mantenimento dell'ordine pubblico locale. Le imprese di trasporto sono comunque sempre tenute (già soltanto in virtù del contratto di trasporto) ad agire anche in modo autonomo per proteggere i passeggeri da eventuali atti illeciti, molestie ecc. durante il viaggio. Il trambusto e i rischi connessi con i viaggi giustificano l'impiego di personale idoneo, formato appositamente nel rispetto di requisiti minimi. Solamente le imprese di trasporto sono in grado di garantire con la massima efficienza un miglioramento della sicurezza nel contesto di un rapporto ottimale fra costi e benefici.

I compiti dei servizi di sicurezza si limitano a imporre il diritto di polizia e il contratto di trasporto e si fermano là dove inizia la sovranità della polizia cantonale. Sempre che per il perseguimento penale vengano attribuite competenze di sostegno, esse sono molto limitate e non si estendono molto oltre i diritti che spettano anche ai privati. L'ambito dei compiti di polizia dei servizi di sicurezza delle imprese di trasporto è così marginale.

Si potrà scegliere tra due modalità di attuazione del servizio di sicurezza: le imprese di trasporto, in seguito a un'analisi dei rischi sulla propria rete, adottano se necessario le misure adeguate, che potranno consistere nell'istituire un corpo di polizia dei trasporti con compiti esclusivamente di sicurezza, oppure optare per il modello della

cosiddetta «doppia funzione» e affidare quindi il servizio al personale d'esercizio o viaggiante che ha seguito una formazione specifica.

L'articolo 4 capoverso 3 del progetto di legge federale sul servizio di sicurezza delle imprese di trasporto delega al nostro Consiglio il disciplinamento della formazione e dell'equipaggiamento. L'armamento è limitato a manganelli e sostanze irritanti. Si rinuncia a equipaggiare i servizi di sicurezza con armi da fuoco.

Le imprese di trasporto possono esercitare congiuntamente il servizio di sicurezza nel quadro di convenzioni d'esercizio o, con autorizzazione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), affidarlo a un organismo con sede in Svizzera. Esse devono disporre di una partecipazione maggioritaria a queste «filiali» (in termini di voti e capitale) e rimangono anche responsabili dell'adempimento regolare dei compiti trasferiti. L'obiettivo non è dunque una privatizzazione generale o addirittura una commercializzazione della polizia dei trasporti, bensì il concentramento di tale polizia in un'organizzazione particolare, alla quale potrebbero venir fatti partecipare anche servizi di sicurezza privati per sfruttarne le conoscenze tecniche specifiche. Di regola i servizi di sicurezza privati non possono utilizzare i mezzi di coercizione di cui dispone lo Stato. In questo caso però la delega di potere coercitivo appare ragionevole poiché delimitata da condizioni molto restrittive caratterizzate da possibilità di coercizione ridotte al minimo. Per questo molti poliziotti attualmente in servizio presso le FFS provengono già dai ranghi del personale ferroviario.

I costi del servizio di sicurezza vanno registrati nella contabilità aziendale sotto forma di costi d'esercizio e vengono coperti secondo le modalità abituali. Se in futuro i costi dovessero risultare superiori a quelli attuali, le imprese li copriranno mediante gli introiti d'esercizio oppure i committenti provvederanno ad aumentare le indennità.

1.2.2 Miglioramenti apportati dalle attuali riforme

La presente riforma è intesa a colmare le lacune di disciplinamento e ad apportare miglioramenti nei seguenti settori:

Settore	Misure	Articoli di legge
1. Investimenti nel settore dei trasporti	Finanziamento dei mezzi d'esercizio; diritto di pegno	LTV art. 35, 40 RS 742.211 ⁶ , art. 9
2. Disciplinamenti speciali nella legge sulle FFS	concessione dell'infrastruttura; obiettivi strategici; consuntivo e preventivo	LFFS art. 4 LFFS art. 7a LFFS art. 17–18
3. Assoggettamento fiscale	Esenzione fiscale	LAID art. 23 LIFD art. 56
4. Esigenze nel servizio di linea	trasporto; orario; tariffe	LTV art. 12–27
5. Autonomia delle imprese	Consiglio d'amministrazione o committente	LTV art. 29

⁶ Legge federale del 25 settembre 1917 concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese.

Settore	Misure	Articoli di legge
6. Procedura di ordinazione nel TVR	durata; indici; qualità	LTV art. 28–31
7. Incentivi a conseguire un buon risultato finanziario	profitto, remunerazione del capitale proprio	LTV art. 36
8. Aggressioni contro gli impiegati dei trasporti pubblici	perseguimento d'ufficio dei reati	LTV art. 58 Lferr art. 88 LTM art. 51a
9. Revisione delle prescrizioni relative alle procedure d'approvazione	importanti principi dell'Oferr ora a livello di legge	Lferr art. 17–23

1.2.2.1 Investimenti nel settore dei trasporti, finanziamento del materiale rotabile

Come già esposto nel messaggio del 23 febbraio 2005, con la presente riforma le condizioni quadro legislative sono parificate per tutte le imprese. Le spiegazioni delle nuove normative risultano in alcuni punti che seguono più esaurienti che nel primo messaggio. Si fa esplicita menzione dei casi in cui sono state apportate modifiche materiali.

Situazione iniziale

L'armonizzazione del finanziamento degli investimenti, richiesta da una mozione della CTT del Consiglio degli Stati, prevede che veicoli, natanti, officine e altri investimenti nel settore dei trasporti di tutte le imprese di trasporto siano finanziati allo stesso modo. Per sviluppare il settore dei trasporti il più conformemente possibile al mercato, ma anche per ragioni di budget, è raccomandato il finanziamento senza il concorso diretto di mezzi statali. Al contrario, l'esempio delle FFS mostra che la solvibilità dello Stato in secondo piano può essere sfruttata per ottenere costi di capitale sensibilmente inferiori.

In questo contesto il finanziamento del materiale rotabile ha tuttavia un'importanza particolare.

Per gli investitori privati il finanziamento del materiale rotabile è reso inoltre più difficile dal fatto che il materiale rotabile conformemente all'articolo 9 della legge federale del 25 settembre 1917 concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese (RS 742.211) è soggetto, con l'infrastruttura, al diritto di pegno ferroviario. Dato che si tratta di un pegno generale, anche il materiale rotabile acquistato di recente viene automaticamente integrato nell'oggetto del pegno esistente, indipendentemente dal fatto che il creditore pignoratorio abbia partecipato o meno al finanziamento del materiale rotabile.

Materiale rotabile

Finora le ferrovie private e alcune imprese di navigazione e di autobus hanno finanziato i propri investimenti nel settore dei trasporti, segnatamente gli acquisti di materiale rotabile delle ferrovie, mediante mutui rimborsabili senza interessi accordati nell'ambito di crediti quadro (art. 56 Lferr). Per mancanza di mezzi finanziari, dalla metà del 2001 la Confederazione non ha più pianificato nuovi acquisti: una volta terminati i contributi concordati finora, essa non accorda più alcun prestito. Tutte le altre imprese a cui non è stato concesso alcun mutuo hanno dovuto finanziare gli investimenti nel settore dei trasporti con capitale proprio o mezzi di terzi soggetti a interessi. Le FFS sono sempre state escluse dai mutui senza interesse destinati a finanziare l'acquisto di materiale rotabile (art. 56 Lferr), ma possono ricorrere al denaro della Confederazione beneficiando così di tassi di interesse bassi. La Confederazione assicura inoltre alle FFS la raccolta dei fondi a interesse favorevole mediante una garanzia statale presso Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario). Una rinuncia a tali vantaggi significherebbe un peggioramento delle condizioni quadro e non corrisponderebbe pertanto all'obiettivo della riforma delle ferrovie.

Per alcune imprese integrate, l'esigenza di tenere un bilancio e un conto investimenti separati per il settore dell'infrastruttura (cfr. art. 66 cpv. 2 Lferr) può comportare ulteriori difficoltà nel finanziamento di investimenti nel settore dei trasporti, in quanto i fondi destinati all'ammortamento non necessari nel settore dell'infrastruttura non possono più essere impiegati in quello dei trasporti. Nel caso specifico, l'UFT cercherà di adottare soluzioni temporanee con le imprese interessate, in modo da attenuare indesiderati casi di rigore durante la fase di transizione.

Nel settore del materiale rotabile si persegue l'obiettivo di armonizzare le condizioni di finanziamento. Tutte le ferrovie devono quindi ottenere le stesse condizioni delle FFS. Per parificare le FFS alle altre ferrovie, le ferrovie private devono poter beneficiare di una garanzia statale (eventualmente presso Eurofima) (cfr. anche art. 34 LTV). Le esperienze e le dichiarazioni delle banche mostrano che una garanzia statale permette di ottenere una riduzione del tasso d'interesse fino a 0,8 punti percentuali. Con un valore contabile residuo dei veicoli delle ferrovie private pari a circa 2 miliardi di franchi, la riduzione annua delle indennità a carico dell'ente pubblico è di circa 15 milioni di franchi. In base alla ripartizione stabilita dei compiti, i Cantoni dovrebbero assumere circa il 50 per cento di questa garanzia: ciò non è assolutamente praticabile. Pure nel caso delle FFS, la Confederazione ha finora rinunciato a trasferire ai Cantoni i costi della garanzia. Se in futuro lo facesse solamente per le ferrovie private, ne deriverebbero loro svantaggi ingiustificati in materia di concorrenza. Secondo l'articolo 21 capoverso 4 lettera e della legge sulle finanze della Confederazione (LFC; RS 611.0) per l'assunzione di fidejussioni e di altre garanzie è necessario un credito d'impegno. Il messaggio per tale credito sarà sottoposto al Parlamento con messaggio separato dopo l'approvazione da parte delle Camere del presente disegno.

L'altra soluzione, che prevede di concedere l'accesso ad Eurofima a tutte le imprese di trasporto concessionarie, non è attuabile. Eurofima è disponibile solo per le ferrovie statali. I membri devono modificare gli statuti, in modo da rendere accessibile Eurofima anche alle ferrovie private e alle imprese di autobus concessionarie, oppure la Confederazione deve dichiarare imprese statali tutte le ferrovie private e alle imprese di autobus concessionarie, anche se ciò andrebbe al di là dell'obiettivo perseguito.

I committenti ai sensi dell'articolo 28 LTV si impegnano ad effettuare investimenti efficaci e vantaggiosi. Ciò significa in particolare tenere sotto controllo i piani di investimento delle imprese di trasporto sovvenzionate.

L'ordinanza sulle indennità prevede già oggi che i costi del capitale possono essere inclusi nelle offerte del TVR solo previo accordo dei committenti. I progetti d'investimento vengono in ogni caso esaminati da questi ultimi. D'intesa con i cantoni, l'UFT valuta la convenienza e la necessità degli acquisti e verifica se i fondi supplementari per l'indennità (interessi e ammortamenti) sono disponibili.

Diritto di pegno

La vigente legge sul diritto di pegno (pegno ferroviario) del 1917 persegue due obiettivi: permettere, da un lato, la costituzione in pegno di attivi per la raccolta di fondi e garantire, dall'altro, il mantenimento del servizio pubblico in ogni circostanza. Per raggiungere tali obiettivi la legge deroga in taluni punti alla legislazione ordinaria in materia di diritto di pegno e di esecuzione forzata. Da un lato, in contrasto con il principio della specialità dell'oggetto del pegno, il pegno ferroviario si riferisce a una pluralità di oggetti (pegno generale) che mantengono tuttavia la loro piena autonomia giuridica. Contrariamente alle disposizioni generali sulla costituzione in pegno di un bene mobile, il pignorante mantiene i diritti esclusivi su tutti i beni mobili e immobili che formano il suo patrimonio. D'altro canto, la legge prevede disposizioni specifiche relative all'esecuzione forzata per le imprese ferroviarie. Queste disposizioni garantiscono in ogni circostanza il mantenimento del servizio pubblico. Da tali deroghe risulta che il settore ferroviario, che è legato in modo diretto e ineluttabile all'adempimento delle prestazioni di trasporto, può essere costituito in pegno, nonostante costituisca un bene pubblico (in alcuni Paesi europei questo è per principio impossibile).

Questo disciplinamento non è più adeguato alle condizioni quadro attuali. Durante la prima tappa della Riforma delle ferrovie è stato introdotto l'accesso alla rete e da quel momento il pegno collettivo non ha più alcuna ragion d'essere. L'accesso alla rete sopprime la necessità di legare la sorte del materiale rotabile a quella dell'infrastruttura per garantire in ogni momento il mantenimento del servizio pubblico. Basta infatti garantire la continuità dell'infrastruttura che è gestita da un'impresa confrontata a difficoltà finanziarie; le prestazioni di trasporto possono essere ordinate anche da altri operatori. Per ottenere finanziamenti privati l'impresa deve inoltre poter fornire talune garanzie. Nel quadro del finanziamento del materiale rotabile, la costituzione in pegno dell'intera infrastruttura non risponde né agli interessi dell'ente pubblico né a quelli degli istituti finanziari. Tale pratica potrebbe condurre, in casi estremi, a difficoltà di pagamento nel settore del traffico che si ripercuotono anche sull'infrastruttura, dove valgono di per sé altri criteri di finanziamento. Ma può anche succedere il contrario.

Per questa ragione il materiale rotabile è escluso dal campo d'applicazione del diritto di pegno ferroviario. In tal modo è possibile evitare che questo materiale venga venduto in blocco all'asta con l'oggetto del pegno durante la liquidazione di un'impresa di trasporto. Il finanziamento del materiale rotabile diventa in tal modo maggiormente attrattivo per gli investitori privati.

Quale strumento supplementare, sarà introdotto un registro indipendente (analogamente al registro della navigazione aerea) al fine di permettere particolari costituzioni di pegno. Solo a questa condizione gli investitori privati potrebbero beneficiare di

diritti preferenziali sul materiale rotabile che è stato acquistato dall'impresa di trasporto. Dal momento tuttavia che si sta tentando di introdurre un diritto di pegno a livello internazionale, si rinuncia a una soluzione nazionale. Se però nei prossimi anni non si giungerà ad alcuna soluzione a livello internazionale, verrà introdotto un registro svizzero.

1.2.2.2 Disciplinamenti speciali nella legge sulle FFS

Come già esposto nel messaggio del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2, per le FFS viene proposta una nuova normativa concernente la concessione dell'infrastruttura e l'approvazione del consuntivo e del preventivo.

Concessione dell'infrastruttura alle FFS

Secondo l'articolo 5 della legge del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), chi intende costruire ed esercitare un'infrastruttura ferroviaria deve disporre di una concessione. È il nostro Consiglio ad accordare la concessione dopo aver consultato i Cantoni interessati. Esso è anche competente per la revoca della concessione.

Le FFS beneficiano comunque di una deroga: in virtù dell'articolo 4 capoverso 1 della legge federale del 20 marzo 1998 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS; RS 742.31), esse non necessitano di alcuna concessione per l'infrastruttura ferroviaria. In ossequio all'articolo 4 capoverso 3 LFFS, l'Assemblea federale approva la costruzione o l'acquisto di ulteriori tratte ferroviarie; la soppressione, l'alienazione e l'affitto di tratte ferroviarie delle FFS compete, in forza dell'articolo 4 capoverso 4 LFFS, al nostro Consiglio.

I disciplinamenti differenziati per le ferrovie private e le FFS sono in contrasto con l'obiettivo della parificazione delle diverse imprese, rendendo soprattutto più difficili ristrutturazioni e nuove ripartizioni dei compiti dal momento che ogni cambiamento alle FFS deve essere sottoposto al Parlamento, mentre i cambiamenti presso le ferrovie private possono essere approvati dal Consiglio federale o dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (trasferimenti di concessione concordati).

Le FFS dovranno quindi sottostare, come le altre ferrovie, all'obbligo di ottenere una concessione dell'infrastruttura ferroviaria venendo a cadere per abrogazione la deroga dell'articolo 4 capoverso 1 LFFS. Questo implica che l'approvazione della costruzione o dell'acquisto di altre tratte ferroviarie non spetti più all'Assemblea federale ma al Consiglio federale in forza della sua competenza di accordare concessioni per l'infrastruttura ferroviaria. In futuro sarà ancora il Parlamento a decidere sulle infrastrutture importanti, dato che per esse è richiesto un finanziamento speciale (p. es. dal fondo per i grandi progetti ferroviari o dal fondo infrastrutturale).

Le disposizioni transitorie della Lferr prevedono che, al momento dell'entrata in vigore di questo articolo, l'infrastruttura ferroviaria delle FFS sia oggetto di una concessione fino al 2020. Le diverse tratte costruite o acquisite dalle FFS sulla base di decisioni parlamentari sono elencate nell'allegato al presente messaggio.

Approvazione del consuntivo e del preventivo delle FFS

Conformemente alla LFFS, dobbiamo approvare il consuntivo e il preventivo. Come normalmente avviene nelle società anonime, in tutte le ferrovie private la responsabilità del preventivo compete alla direzione dell'impresa, mentre l'Assemblea generale approva il consuntivo. In base alla LFFS, il nostro Consiglio funge da Assemblea generale fintanto che la Confederazione detiene il 100 per cento del capitale azionario. Questa disposizione si oppone all'obiettivo della parità di trattamento delle imprese e della separazione fra il ruolo di proprietario (Confederazione) e la direzione dell'impresa (direzione generale delle FFS).

Dobbiamo pertanto essere sollevati dall'obbligo di approvare il preventivo delle FFS mentre il consuntivo dovrà essere approvato ormai soltanto dall'Assemblea generale secondo il diritto delle società anonime. Le disposizioni speciali inerenti al preventivo e al consuntivo nella LFFS devono essere stralciate.

1.2.2.3 Assoggettamento fiscale

Conformemente all'articolo 21 capoverso 2 LFFS, le FFS sono esenti da qualsiasi imposta cantonale e comunale (eccezione: gli immobili che non hanno alcun nesso necessario con l'esercizio dell'impresa) nell'ambito del loro compito di offerenti dell'infrastruttura ferroviaria e di impresa di trasporto. Conformemente all'articolo 56 lettera d della legge federale del 14 dicembre 1990 sull'imposta federale diretta (LIFD; RS 642.11), invece, l'esenzione dall'imposta vale solamente per «le imprese di trasporto concessionarie, importanti ai fini della politica dei trasporti, a condizione che non abbiano realizzato utili netti durante l'anno fiscale o che, durante l'anno fiscale e nei due anni precedenti, non abbiano distribuito nessun dividendo né analogo partecipazione agli utili».

Analogamente alle FFS, anche le imprese di diritto pubblico sono esenti da imposte, come la Posta nell'ambito della sua attività di monopolio.

In virtù dell'articolo 23 capoverso 2 della legge federale del 14 dicembre 1990 sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID⁷), i Cantoni possono esentare in tutto o in parte dall'imposta le imprese di trasporto concessionarie, se la loro importanza nella politica dei trasporti e la loro situazione finanziaria lo giustificano.

In principio, l'attuale disciplinamento concede a tutte le imprese che hanno diritto all'indennità la possibilità di ottenere una certa esenzione fiscale. Questa regolamentazione non porta tuttavia a una parità di trattamento fra le imprese, in quanto i criteri dei Cantoni e dei Comuni vengono fissati in modo diverso. Rispetto al messaggio del 23 febbraio 2005 si propone perciò di disciplinare la parificazione.

Inoltre, la sostituzione della copertura del deficit con le indennità fa sì che le imprese possano conseguire utili. L'articolo 64 capoverso 2 Lferr stabilisce tuttavia che l'eccedente di prodotti provenienti da settori che danno diritto all'indennità deve essere messo in riserva per la copertura di deficit futuri. Secondo la prassi dei vari cantoni, può succedere che le imprese debbano versare imposte su utili di cui non possono comunque disporre liberamente.

⁷ RS 642.14

Non è ancora chiaro se nuove imprese di trasporto come FFS Cargo o BLS Cargo, che non sono concessionarie, possono beneficiare dell'esenzione fiscale.

È possibile superare la disparità di trattamento:

- abrogando l'esenzione fiscale delle FFS, oppure
- estendendo l'esenzione fiscale anche alle imprese organizzate sulla base del diritto privato.

Per quanto riguarda la parità di trattamento in senso lato, ossia per le imprese non attive nei trasporti pubblici, andrebbe chiesto il pieno assoggettamento fiscale. Le imprese ferroviarie si trovano comunque svantaggiate rispetto ad altre imprese, poiché dispongono di regola di importanti attivi e quindi di un congruo capitale proprio, il che comporta un grosso carico fiscale. Il problema si accentua quando gli investimenti sono finanziati con un aumento del capitale proprio reso possibile dall'ente pubblico. Non va dimenticato che l'infrastruttura stradale appartiene direttamente all'ente pubblico e che pure essa beneficia dell'esenzione fiscale. Per quanto riguarda le imprese di trasporto, occorre vigilare affinché la loro attività non venga considerata in modo diverso a seconda del vettore di trasporto (ferroviario, stradale, lacustre).

In tale contesto si propone di adeguare il diritto in materia in modo che:

- l'attività concessionaria benefici di un'esenzione fiscale generale; ciò riguarderà l'infrastruttura ferroviaria nonché il traffico pubblico di viaggiatori (di linea) di tutti i vettori di trasporto;
- le imprese accessorie e gli immobili che non hanno alcun nesso necessario con l'esercizio concessionario restino assoggettati all'imposta;
- gli immobili che figurano nel bilancio dell'infrastruttura siano esentati anche dall'imposta sulla sostanza.

Le riserve vincolate ai sensi dell'attuale articolo 64 Lferr restano comunque esenti da imposta fintanto che possono servire allo scopo originario. Vanno però assoggettate fiscalmente qualora l'impresa non sia più attiva nei trasporti pubblici.

1.2.2.4 Esigenze poste alle imprese del servizio di linea

Quando la Confederazione rilascia una concessione a un'impresa, le dà il diritto di trasportare regolarmente e professionalmente viaggiatori. La concessione garantisce alle imprese del trasporto pubblico una protezione contro la concorrenza. Quale contropartita, vengono loro imposti alcuni obblighi attraverso la legge sul trasporto pubblico, l'ordinanza sul trasporto pubblico come pure l'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori.

Gli sviluppi più recenti nell'UE (secondo pacchetto ferroviario e proposta per un regolamento concernente misure da parte degli Stati membri correlate a esigenze del servizio pubblico) e le esperienze fatte in Svizzera con bandi di concorso per prestazioni di trasporto regionale con autobus sono l'occasione per verificare i disciplinamenti svizzeri.

Per impedire una defezione delle diverse imprese o un tracollo del sistema dei trasporti pubblici, e per mantenere la qualità esistente, ai titolari della concessione va imposto il rispetto di alcuni standard minimi. In particolare, il trasporto diretto attuale, vale a dire la vendita di un titolo di trasporto unico per le tratte di diverse

imprese di trasporto, è una conquista essenziale per la qualità del sistema dei trasporti pubblici svizzero che deve essere salvaguardata.

In tale situazione, e in base alle esperienze fatte finora, le imprese dovranno (come proposto nel primo messaggio) adempiere i seguenti requisiti di base, che dovranno essere fissati nella legge sul trasporto di viaggiatori. La maggior parte di questi obblighi sono già contenuti, esplicitamente o implicitamente, nella legislazione esistente; la novità consiste unicamente nel primo punto (fissazione di standard minimi e di una qualità minima):

- rispetto di standard e di una qualità minimi;
- obbligo di esercizio (sospensione dell'esercizio soltanto in base a una procedura definita);
- obbligo di trasporto (nella misura delle capacità disponibili, ogni persona deve essere trasportata);
- obblighi relativi alle tariffe (tariffe pubblicate);
- provvedere almeno a un'integrazione minima (anche delle linee di bus internazionali e dei trasporti turistici);
- integrazione più sviluppata per i trasporti locali, regionali e a lunga distanza;
- obblighi relativi all'orario (osservanza dell'ordinanza sugli orari, pubblicazione obbligatoria dell'orario);
- obbligo di coordinamento con altre imprese di trasporto pubblico nei settori importanti per questo sistema di trasporti; nonché
- l'osservanza delle prescrizioni di legge.

1.2.2.5 Autonomia delle imprese rispetto ai committenti

Uno degli obiettivi della revisione TP consiste nel migliorare la definizione delle competenze delle imprese e dello Stato mediante la separazione delle funzioni politiche da quelle imprenditoriali. La situazione odierna è tale per cui le imprese del trasporto pubblico sono, di regola, del tutto o prevalentemente appannaggio degli enti pubblici (Confederazione, Cantoni e Comuni). È perciò consuetudine che i loro rappresentanti siedano nei consigli di amministrazione delle imprese. Quasi tutte le imprese a partecipazione pubblica erogano anche prestazioni di TVR per le quali percepiscono indennità. Le indennità sono pagate da Confederazione e Cantoni. Perciò, alcune persone che siedono nei consigli di amministrazione rappresentano contemporaneamente i fornitori di prestazioni (imprese di trasporto) e i committenti (Cantone o Comune) dando vita a seri conflitti d'interessi. A livello cantonale, è sovente il membro dell'esecutivo competente per il trasporto pubblico che firma le ordinazioni e, in virtù della sua funzione presso le imprese incaricate, è pure membro del consiglio di amministrazione. Vi sono inoltre singole imprese che anche giuridicamente non sono autonome, ma sono aggregate all'amministrazione cantonale (esempio: Chemin de fer de l'Etat de Genève, Basler Hafnenbahnen, singole imprese di trasporto cittadine). Anche in occasione dei bandi di concorso sorgono sovente conflitti d'interessi e problemi se l'autonomia dell'istanza che indice il bando e quella dell'impresa non sono garantite.

Obiettivo della riforma è garantire l'autonomia delle imprese. La Confederazione è in procinto di risolvere il problema della rappresentanza nei consigli di amministrazione, per quanto ne sia coinvolta (impiegati dell'UFT, che sedevano in consigli di amministrazione, sono stati ritirati. La Confederazione, quale persona giuridica, si fa rappresentare da persone indipendenti, in base all'art. 707 cpv. 3 CO, le quali sono elette dall'Assemblea generale. La Confederazione rinuncia, in merito, a delegare rappresentanti nelle imprese, secondo l'art. 762 CO, eludendo l'Assemblea generale). I Cantoni non sono tuttavia ancora giunti a tanto. Inoltre, nelle imprese non ancora autonome giuridicamente si devono realizzare i passi già compiuti mediante l'autonomia delle FFS e dell'azienda di trasporto urbano nel Cantone di Berna. Anche qui è opportuno evitare l'emergere di conflitti di ruolo immanenti allorché il committente riveste la stessa persona giuridica del fornitore. Specifiche prescrizioni legali verranno emanate per rafforzare l'autonomia delle imprese rispetto ai committenti.

I conflitti sorgono soprattutto in materia di indennità e di appalti, quando rappresentanti degli enti pubblici (committenti) sono, nel contempo, membri del consiglio di amministrazione del fornitore di prestazioni. È perciò ovvio collegare la soluzione con l'indennità.

Le disposizioni del vigente articolo 50 Lferr devono essere modificate in modo tale che in futuro abbiano diritto a indennità solamente le imprese:

- giuridicamente autonome dai committenti, e quindi aventi personalità giuridica autonoma (ad esempio istituti autonomi, SA, S.a.g.l. e associazioni), e
- nei consigli di amministrazione delle quali non sieda nessuna persona che partecipa direttamente alla procedura di ordinazione o è attiva in un'unità amministrativa che partecipa al processo di ordinazione.

Il termine committenti di cui all'articolo 29 capoverso 1 lettera d LTV è riferito solo alla Confederazione e ai Cantoni conformemente all'articolo 28 LTV. Per l'attuazione si applica tuttavia un termine transitorio. I consigli di amministrazione o i membri di organi paragonabili che non soddisfano le condizioni definite sopra, potranno rimanere in carica ancora fino a tre anni dopo l'entrata in vigore della revisione TP, senza che le imprese perdano per questo motivo il diritto alle indennità.

1.2.2.6 Procedura di ordinazione nel trasporto regionale (TVR)

La procedura di ordinazione, introdotta nel 1996 con la revisione della Lferr, è oggi applicata con successo. Una molteplicità di ordinazioni comuni di Confederazione e Cantoni giustificano l'offerta di prestazioni nel trasporto regionale. L'ordinanza del 18 novembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC; RS 742.101.2) definisce le quote di indennità che i Cantoni devono assumersi. Le quote cantonali stabiliscono per i Cantoni i margini finanziari entro i quali la Confederazione è disposta a corrispondere la propria parte. La NPC conferma il TVR quale compito comune (cfr. in merito il n. 4.1). La gestione mediante quote cantonali è vista come uno strumento di gestione globale adeguato alla NPC e viene quindi portata avanti.

Il sistema di ordinazione introdotto nel 1996 non deve essere radicalmente modificato. Le poche modifiche legislative proposte semplificheranno la procedura e la collaborazione fra Confederazione e Cantoni. Rispetto al primo messaggio del 23 febbraio 2005, le procedure di ricorso sono disciplinate in modo diverso e la procedura in materia di bando pubblico viene fissata a livello di legge.

Da più parti è stato espresso l'auspicio che la durata dell'ordinazione sia adeguata a quella del periodo coperto dall'orario. Un adeguamento siffatto comporta il passaggio da un'ordinazione annuale a una biennale. Ciò riduce l'onere per l'offerta e rende il compito dei committenti e delle imprese di trasporto più agevole permettendo loro di occuparsi più da vicino della pianificazione strategica dell'offerta. In merito ai margini di manovra dei committenti, non vi sarebbero grandi cambiamenti dal momento che già oggi i principali lavori di pianificazione sono svolti sull'arco di due anni (corrispondente al periodo coperto dall'orario).

La ripartizione del lavoro fra la Confederazione e i Cantoni sarà definita nell'ordinanza. La Confederazione elaborerà un sistema di indici finanziari uniforme sul piano nazionale per le aziende di trasporto, mentre i Cantoni saranno responsabili innanzitutto dell'offerta e della qualità delle imprese di trasporto.

Il confronto degli indici finanziari e della qualità sarà utilizzato per misurare ed eventualmente migliorare, da parte delle imprese di trasporto, la qualità della fornitura di prestazioni. Si offre inoltre la possibilità di concludere con queste imprese convenzioni sulla qualità delle prestazioni. La buona qualità può essere ricompensata con un bonus, mentre la cattiva qualità di un'impresa che non raggiunge i parametri fissati può essere sanzionata con un malus.

L'UFT metterà a disposizione del pubblico gli indici anonimizzati concernenti le imprese nonché la valutazione della qualità.

In conclusione, si può osservare che con la presente revisione di legge si attenua l'attitudine restrittiva in materia di utilizzazione degli utili (cfr. n. 1.2.2.7). Ciò stimolerà le imprese di trasporto a fornire i loro servizi in maniera più economica.

La soppressione del finanziamento del materiale rotabile mediante mutui senza interessi (cfr. n. 1.2.2.1) può portare a differenze dei costi nelle offerte. Questo aspetto va tenuto in considerazione quando si valutano le offerte nel quadro del confronto degli indici.

1.2.2.7 Incentivi a conseguire un buon risultato finanziario

Nell'ambito del traffico regionale le imprese di trasporto ricevono indennità in base alle offerte. Se durante l'anno d'orario gestiscono meglio di quanto offerto, le imprese traggono un profitto o nel caso contrario subiscono una perdita. Secondo le disposizioni vigenti dell'articolo 64 Lferr, esse devono accantonare tutti gli utili ottenuti nei settori che danno diritto all'indennità per coprire i futuri deficit. Questo sistema non rappresenta un incentivo ottimale in relazione al comportamento imprenditoriale degli organismi responsabili di un'impresa. D'altra parte, l'esigenza di una sicurezza per i futuri deficit è giustificata.

La presente disposizione deve essere allentata per i settori di trasporto che hanno diritto a un'indennità. L'impresa è quindi obbligata a destinare due terzi degli utili della riserva speciale per coprire futuri ammanchi. Se la riserva speciale raggiunge

un importo (la metà della cifra d'affari annuale ma al massimo 12 milioni di franchi) che fa prevedere che l'impresa è in grado di far fronte anche a un crollo dei profitti, a un evento negativo o a costi supplementari che non devono essere compensati a breve termine, l'utile deve essere integralmente liberato. Ovviamente, nel successivo turno di offerte della procedura di ordinazione il committente dovrà ancora preoccuparsi che le indennità promesse corrispondano ai costi effettivi e non comprendano un margine di profitto. L'impresa può tuttavia accantonare volontariamente una riserva speciale superiore a questo limite. Nel settore dell'infrastruttura ampiamente indennizzato non s'impone un cambiamento del sistema attuale, poiché è gestito mediante convenzioni sulle prestazioni.

Le imprese di trasporto devono essere autorizzate a remunerare il capitale proprio in modo tale che sia tenuto conto del rincaro del materiale rotabile e delle possibilità di incrementare gli affari. I dettagli saranno disciplinati per via d'ordinanza.

1.2.2.8 Aggressioni contro gli impiegati dei trasporti pubblici

Oltre ai problemi legati alla polizia ferroviaria e al servizio di sicurezza, l'opinione pubblica si è occupata di un altro tema riguardante la sicurezza, segnatamente gli atti di violenza contro gli impiegati dei trasporti pubblici, in particolare autisti di bus e di tram, conduttori e dirigenti d'esercizio. Questo problema deve essere risolto al di fuori della legge sui servizi di sicurezza. La mozione Jutzet ci ha incaricato di presentare un disegno di legge che permetta di perseguire d'ufficio i reati commessi contro gli impiegati dei trasporti pubblici. I presenti disegni della Lferr, della LTV e LTM rispondono a questa rivendicazione.

1.2.2.9 Revisione delle prescrizioni sulle procedure d'approvazione

La revisione delle disposizioni sulle procedure d'approvazione nella legge federale sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101) è necessaria da parecchio tempo. Infatti, i principi più importanti di queste procedure non figurano integralmente nella legge. Per questa ragione si coglie l'occasione della revisione della Lferr per fare maggiore chiarezza. Le modifiche riportate qui di seguito non differiscono da quelle contenute nel primo messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2.

Autorizzazione d'esercizio

L'attuale articolo 18w (autorizzazione d'esercizio) evidenzia alcune lacune. Non indica in particolare le condizioni per il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio. Per contro, stabilisce fra l'altro che l'UFT emani prescrizioni sul servizio ferroviario. Questa precisazione non appartiene all'articolo sull'autorizzazione d'esercizio e viene quindi inserita nell'articolo 17.

Nella sua versione attuale, l'articolo precisa anche che il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo dei veicoli e degli impianti di sicurezza devono essere sottoposti al controllo dell'UFT. Già attualmente, comunque, l'approvazione di questi documenti non è sempre obbligatoria (non lo è, ad esempio, per i veicoli già terminati). L'obbligo di presentare il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo è quindi abolito e il

capoverso corrispondente stralciato. Rimane ovviamente possibile mantenere la certezza del diritto durante la fase di sviluppo e di costruzione facendo intervenire l'UFT, sia mediante semplici richieste d'informazioni sia con richieste d'approvazione parziale. Il capitolato d'oneri e lo schizzo-tipo saranno sempre richiesti quali elementi della documentazione.

L'articolo 18w comprende un nuovo capoverso 2 che menziona la condizione indispensabile al rilascio di un'autorizzazione d'esercizio, e cioè che il progetto corrisponda alle prescrizioni determinanti.

Finora l'obbligo imposto alle imprese ferroviarie di partecipare alla procedura per l'autorizzazione d'esercizio figurava solamente a livello di ordinanza, nell'articolo 8 capoverso 5 Oferr. Il nuovo articolo 18w capoverso 3 riprende questo disciplinamento adattandolo sul piano linguistico, ma conservandone il contenuto.

Omologazione di tipo

Attualmente l'omologazione di tipo figura unicamente nell'articolo 7 Oferr. Benché l'omologazione di tipo costituisca una procedura importante frequentemente applicata dall'UFT, non esiste un disciplinamento specifico a livello di legge, contrariamente all'approvazione dei piani e all'autorizzazione d'esercizio. Si tratta di omologazioni di elementi di impianti ferroviari e di veicoli o anche di veicoli interi che sono costruiti a più riprese. Queste omologazioni possono essere pertanto integrate nelle procedure d'approvazione dei piani e di autorizzazione d'esercizio. Le semplificano e le accelerano grazie ai controlli già eseguiti nel quadro della procedura d'omologazione di tipo. Per questa ragione la revisione della Lferr deve essere sfruttata per colmare una lacuna inserendo la relativa disposizione nella legge.

1.3 Risultati della consultazione

La consultazione si è svolta nel quadro del primo progetto di Riforma delle ferrovie 2. Il presente messaggio riprende quei temi che sono stati perlopiù contestati da pochi partecipanti alla consultazione. Qui di seguito presentiamo brevi riassunti generali dei risultati della consultazione concernenti i temi del presente messaggio. Spiegazioni più dettagliate sui risultati della consultazione si trovano nello specifico rapporto.

1.3.1 Consultazione sul progetto di Riforma delle ferrovie 2

La chiara maggioranza delle cerchie consultate ha fondamentalmente approvato il progetto e l'ha ritenuto urgente. I Cantoni e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) hanno chiesto che il progetto sia sottoposto in tempi brevi al Parlamento.

Il PSS e l'UDC l'hanno invece respinto poiché non affronta, secondo loro, determinate questioni importanti. Questi due partiti hanno chiesto che la quasi totalità delle questioni in sospeso relative ai trasporti pubblici o alle ferrovie siano integrati nella Riforma delle ferrovie 2. Si pensi ad esempio al finanziamento del traffico negli agglomerati, ai costi risultanti dai grandi progetti e al settore ferroviario svizzero. In seguito dovrebbe svolgersi una seconda consultazione.

La consultazione ha però anche chiaramente evidenziato che la Riforma delle ferrovie 2 non deve essere appesantita da altre questioni. Da un lato, non bisogna rendere il progetto più complesso. Dall'altro, per le questioni sollevate dal PSS e dall'UDC verranno elaborati progetti distinti: è il caso delle modifiche del finanziamento dei progetti FTP e dei fondi infrastrutturali. La maggior parte delle cerchie consultate ha auspicato che la Riforma delle ferrovie 2 venga sottoposta rapidamente al Parlamento.

L'impostazione fondamentale delle seguenti questioni della revisione TP non è contestata:

- nuova base legale per il servizio di sicurezza delle imprese di trasporto (polizia ferroviaria);
- parità di trattamento delle imprese di trasporto nei settori delle imposte e del finanziamento degli investimenti;
- dettagli concernenti la procedura d'ordinazione nel trasporto regionale dei viaggiatori.

È stato necessario prendere decisioni nei seguenti settori trattati nel presente messaggio:

- equipaggiamento degli impiegati nel servizio di sicurezza delle imprese di trasporto con armi da fuoco;
- finanziamento del materiale rotabile;
- esenzione fiscale delle imprese di trasporto;
- protezione dei lavoratori;

1.3.2 Trattazione alle Camere federali

Il messaggio sulla Riforma delle ferrovie 2 è stato respinto dalle Camere. Queste ultime ci hanno comunque dato incarico di suddividere il progetto da rivedere e di sottoporre al più presto all'Assemblea federale un nuovo progetto parziale con gli elementi che durante la consultazione non hanno dato adito a contestazioni e che dovrebbero venir disciplinati al più presto. Si tratta soprattutto del nuovo regime della polizia ferroviaria e del miglioramento delle riforme precedenti. Con il presente messaggio aggiuntivo diamo seguito a tale richiesta.

Le questioni contestate dovrebbero venir presentate in altri progetti distinti. In base al mandato, la ripartizione della rete ferroviaria in una rete di base e una rete complementare andrebbe riveduta o abbandonata del tutto. Si dovrebbe inoltre collegare il nuovo regime, concreto ed efficace, del panorama ferroviario svizzero alla nuova concezione del finanziamento e descrivere nel dettaglio la futura competitività delle singole imprese ferroviarie, tenendo conto in particolare della problematica delle casse pensioni delle imprese di trasporto concessionarie. Nel presente messaggio questi temi non vengono trattati.

1.4 Coordinamento dei compiti e delle finanze

Dal profilo finanziario non emergono modifiche sostanziali rispetto alla situazione precedente questa fase della riforma. Per contro, le responsabilità sono attribuite meglio.

1.5 Confronto giuridico e rapporto con il diritto europeo

Per quanto riguarda il finanziamento dei trasporti regionali, i disciplinamenti previsti sono conformi alle norme dell'UE che non prevedono disciplinamenti dettagliati nel settore finanziario. Si può comunque affermare che le soluzioni svizzere per il finanziamento delle ferrovie sono considerate generalmente esemplari nel contesto europeo.

1.6 Attuazione

In occasione dei lavori d'applicazione dovranno essere modificate, tra le altre, le seguenti ordinanze d'esecuzione:

- ordinanza sul trasporto pubblico (OTP);
- ordinanza sulle indennità (OIPAF): indennità per i costi d'infrastruttura, convenzioni sulle prestazioni;
- ordinanza sulla concessione per il trasporto dei viaggiatori (OCTV);
- ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada (OATVM),
- ordinanza del 18 dicembre 1995 sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale (OQC);
- ordinanza sulle ferrovie (Oferr).

In casi particolari può risultare necessario emanare una nuova ordinanza invece di modificare la vecchia o di ridistribuire il contenuto.

1.7 Trattazione di interventi parlamentari

Già nel messaggio del 23 febbraio 2005 abbiamo indicato a quali richieste soddisfa il progetto. Abbiamo pertanto proposto di togliere di ruolo i relativi postulati e mozioni, e per questo motivo rinviemo al presente messaggio.

1.8 Prospettive

La revisione della legge sulle ferrovie e l'attuazione delle Riforme delle ferrovie 1 e 2 costituiscono le questioni più importanti trattate in questo ambito. L'adozione dei pacchetti ferroviari (incluso l'accesso indiscriminato alla rete), così come delle direttive europee relative all'interoperabilità, nonché l'armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura seguiranno in due fasi successive e saranno oggetto di

progetti distinti. Altre misure di riforma potranno risultare necessarie per rispondere a obblighi internazionali o all'evoluzione del mercato.

2 Spiegazioni ai testi di legge

2.1 Sistematica legislativa

In passato ci si è più volte interrogati sull'opportunità di integrare tutte le disposizioni fondamentali in una legge sui trasporti pubblici che offrisse una migliore visione d'insieme della legislazione applicabile. Il termine di trasporto pubblico comprende però vari mezzi di trasporto: tutto il settore ferroviario, gli impianti di trasporto a fune e il trasporto di viaggiatori nell'ambito della navigazione e del servizio di autopostali concessionario. In considerazione delle problematiche e delle particolarità di tipo tecnico (ad es. in ambito ferroviario bisogna regolamentare anche le questioni relative alle infrastrutture, mentre per i trasporti stradali ciò non entra ovviamente in linea di conto) si dovrebbe sviluppare una normativa relativamente complessa, correndo quindi il rischio di non conseguire la maggior chiarezza auspicata.

La richiesta di una legge sui trasporti pubblici deriva dal fatto che, ad esempio, la legge sulle ferrovie contiene numerose disposizioni che si applicano a tutti i tipi di trasporto, mentre molte questioni trasversali sono regolate nella legge sul trasporto pubblico. Le concessioni per il trasporto di viaggiatori sono invece disciplinate nella legge sul trasporto di viaggiatori.

Va inoltre detto che fra il diritto relativo al trasporto pubblico di persone e quello applicabile al trasporto di merci vi è sempre meno parallelismo e quindi a media scadenza si impone comunque una divisione tra i due settori.

Date le circostanze, si propone quindi di riunire le disposizioni sui trasporti pubblici in senso stretto, cioè quelle relative al trasporto regolare di viaggiatori, in una legge sul trasporto di viaggiatori totalmente riveduta, che può essere considerata alla stregua di una «legge sui trasporti pubblici».

Considerata la loro interrelazione a livello di contenuti, oltre che per ragioni di tecnica legislativa, gli atti modificati e i nuovi atti normativi (eccettuata la LFSI, che può essere trattata separatamente dagli altri atti normativi risp. revisioni di legge in ragione dei temi trattati) saranno riuniti in un cosiddetto atto mantello. Le varie materie vengono integrate nella legislazione secondo le seguenti modalità:

Trasporti	Legge sul trasporto di viaggiatori	Trasporto regolare di viaggiatori: concessione, indennità, obblighi fondamentali, contratto di trasporto
	Legge sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto	Formazione, impiego, equipaggiamento dei servizi di sicurezza
	Legge federale sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia	Trasporto di merci mediante: ferrovia, navigazione, impianti di trasporto a fune
	Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada	Autorizzazione all'accesso, idoneità professionale

Infrastrutture, mezzi di trasporto	Legge sulle ferrovie	Infrastrutture, veicoli, personale e trasporto in ambito ferroviario; finanziamento dell'infrastruttura
	Legge sulla navigazione interna	Veicoli, personale e trasporto nell'ambito della navigazione
	Legge sulle funivie*	Impianti e personale nell'ambito del trasporto a fune
	Legislazione sulle strade	Costruzioni, veicoli, trasporti e conducenti in ambito stradale
	Legge sui filobus	Infrastrutture e veicoli nell'ambito dei filobus

* Menzionata per completezza, la legge sulle funivie è stata adottata dal Parlamento il 23 giugno 2006.

La ripartizione comporta il fatto che la LTV e la Lferr contengano in parte articoli dello stesso tenore (disposizioni sul trattamento di dati) e che talune disposizioni debbano venir adeguate sul piano redazionale alla nuova sistemática.

Le modifiche materiali rispetto alle spiegazioni contenute nel messaggio del 23 febbraio 2005 sono segnalate in modo esplicito. Non è il caso per le modifiche di natura linguistica o di tecnica legislativa.

2.2 Legge federale sui servizi di sicurezza delle imprese di trasporto (LFSI)

Art. 1 Campo di applicazione

La legge disciplina il servizio di sicurezza delle imprese di trasporto che soggiacciono alla Lferr o che dispongono di una concessione ai sensi della LTV. Essa si applica in linea di principio a tutti i settori e generi di imprese ferroviarie, quali le imprese che gestiscono le infrastrutture, le imprese di trasporto e quelle per il trasporto di merci. Nelle infrastrutture sono tuttavia comprese solamente le installazioni che hanno una relazione tecnica od operativa diretta con l'attività di trasporto (p. es. pensiline).

Art. 2 Scopo e compiti

Ai sensi del capoverso, 1 le imprese di trasporto devono disporre di un servizio di sicurezza, sempre che esso sia necessario in base alla reale situazione di pericolo. Il riferimento alla reale situazione di pericolo significa che, per esempio, una piccola funivia può rinunciare, se del caso, a un servizio di sicurezza speciale.

Con il servizio di sicurezza si devono poter ridurre quei particolari pericoli per i viaggiatori che sono legati all'esercizio di un mezzo di trasporto pubblico. Alle imprese di trasporto cui è assegnato un obbligo di diritto pubblico non può tuttavia derivare alcuna pretesa di diritto civile da parte dei viaggiatori. Dal contratto di trasporto deriva l'obbligo di diritto pubblico delle imprese di condurre i propri passeggeri sani e salvi alla meta convenuta.

Come in precedenza la polizia ferroviaria, anche gli organi del servizio di sicurezza assumono un compito di diritto pubblico ai sensi dell'articolo 1 capoverso 1 lettera f della legge sulla responsabilità (RS 170.32); di conseguenza soggiacciono anch'essi alla legge sulla responsabilità della Confederazione.

Capoverso 2: la polizia civile, per la natura stessa dell'attività di trasporto, non può intervenire quando e come vuole, per esempio quando un mezzo di trasporto è in movimento. Per considerazioni pratiche sono incluse anche le installazioni che servono direttamente all'esercizio: marciapiedi, sottopassaggi, sale d'aspetto, biglietterie ecc. In questi casi il servizio di sicurezza deve contribuire a proteggere i viaggiatori e a garantire un esercizio regolare.

Secondo la lettera a, il servizio di sicurezza ha il compito di vegliare al rispetto delle prescrizioni relative ai trasporti e all'uso degli impianti; per esempio delle prescrizioni sull'uso delle installazioni (ordinanza sulle ferrovie) e dei veicoli.

Secondo la lettera b, il servizio di sicurezza ha il compito di coadiuvare le competenti autorità di polizia nel perseguimento delle violazioni delle disposizioni penali, ma soltanto per quanto tali violazioni possano ripercuotersi sulla sicurezza dei viaggiatori o sulla regolarità dell'esercizio. Il servizio di sicurezza può dunque intervenire per sedare una rissa scoppiata su un treno, in modo da proteggere i passeggeri che vi sono rimasti coinvolti o che vi hanno assistito. Il servizio di sicurezza non funge però da polizia ausiliaria. I suoi compiti non si pongono in concorrenza con quelli della polizia civile, che li mantiene completamente.

Art. 3 Organizzazione

Le imprese di trasporto devono avere la possibilità di affidare a un'organizzazione privata con sede in Svizzera la gestione del servizio di sicurezza. In caso di trasferimento del servizio di sicurezza, l'UFT rilascia l'autorizzazione solamente dopo aver accertato che l'organizzazione incaricata del servizio di sicurezza garantisce il rispetto delle prescrizioni determinanti. Il trasferimento del servizio di sicurezza non deve comportare svantaggi per i clienti delle imprese di trasporto, motivo per cui queste ultime rimangono responsabili dell'adempimento dei compiti trasferiti.

Art. 4 Organi di sicurezza

Capoverso 1: le diverse situazioni di minaccia che si presentano nei vari tipi di trasporto (trasporto negli agglomerati e trasporto turistico, Intercity ecc.) vanno affrontate con misure diverse, appropriate a ciascuna situazione. Le imprese devono poter disporre di un'ampia scelta di possibilità, che vada da una polizia dei trasporti con esclusive funzioni di sicurezza (come nel caso della polizia ferroviaria delle FFS) fino al personale d'esercizio o viaggiante appositamente formato (tradizionale doppia funzione). Con un disciplinamento il più flessibile possibile si tiene conto in modo ottimale delle diverse necessità locali, temporali e di altro genere.

Capoverso 2: il personale della polizia dei trasporti è tenuto a prestare giuramento ufficiale presso le autorità cantonali (cfr. art. 12 cpv. 2 della legge federale del 18 febbraio 1878 sulla polizia delle strade ferrate).

Il capoverso 3 delega al Consiglio federale la competenza di definire nei dettagli la formazione e l'equipaggiamento del personale preposto alla sicurezza. Com'è stato il caso della polizia ferroviaria delle FFS, il personale della polizia dei trasporti, oltre a una formazione aziendale nelle imprese di trasporto, deve concludere una forma-

zione completa in una scuola di polizia. Secondo il nostro parere, il servizio deve svolgersi, di norma, con personale in uniforme.

Per quanto riguarda l'emanazione di disposizioni sull'armamento e l'equipaggiamento, ci faremo guidare dalle raccomandazioni della Commissione tecnica della polizia svizzera. L'equipaggiamento consisterà essenzialmente di manganelli, bombolette lacrimogene, manette e piccoli apparecchi trasmettenti. Una dotazione che preveda l'impiego di armi da fuoco non è ammessa senza l'autorizzazione esplicita della legge.

Art. 5 Poteri degli organi di sicurezza

Capoverso 1: le competenze che spettano al servizio di sicurezza si limitano all'adempimento dei loro compiti e, di conseguenza, possono essere esercitate soltanto se l'occasione lo richiede. Entro il campo di attività secondo l'articolo 2 capoverso 2 e per quanto ivi motivato, gli organi del servizio di sicurezza possono fare quanto esposto qui di seguito:

Lettera a: interrogare persone e controllare i documenti. Per utilizzare un mezzo di trasporto e accedere a certi settori dell'area d'esercizio è necessaria un'autorizzazione come, per esempio, un titolo di trasporto, un apposito certificato di servizio o un altro permesso rilasciato dall'impresa che gestisce l'infrastruttura. Spesso, in casi del genere, non è infatti possibile sapere se le persone in loco sono autorizzate a trattarsi: il servizio di sicurezza deve perciò avere la possibilità di controllare.

Lettera b: chi turba il corso regolare dell'esercizio o molesta i passeggeri può essere trattenuto, ammonito o allontanato. Ciò comprende, come è stato il caso finora, anche l'eventuale stesura di un rapporto.

Lettera c: la riscossione di una garanzia equivale a una cauzione, il cui ammontare viene fissato in base alle prescrizioni del Consiglio federale.

Capoverso 2: in aggiunta al capoverso 1, la polizia dei trasporti può ritirare oggetti per assicurare le prove e consegnare immediatamente alla polizia le persone fermate.

Per assicurare le prove si ritirano soprattutto biglietti di viaggio utilizzati in modo improprio nonché oggetti impiegati per disturbare la regolarità dell'esercizio oppure per molestare o mettere in pericolo i passeggeri. Ciò vale anche per quegli oggetti che sono serviti per commettere un reato nell'ambito dell'attività di trasporto.

Chi viene fermato deve essere consegnato immediatamente alla pattuglia di polizia più vicina; ciò vale sia in termini di spazio che di tempo, per esempio alla fermata ferroviaria più vicina o nell'area della stazione. Spetta alla polizia civile decidere i fermi.

Il capoverso 3 disciplina un caso speciale di consegna di persone secondo il capoverso 2. Esso corrisponde all'articolo 7 capoverso 2 della legge federale sulla polizia delle strade ferrate.

Capoverso 4: la coercizione diretta di persone causa una notevole limitazione dei diritti fondamentali. Per soddisfare i requisiti costituzionali relativi a tali limitazioni (cfr. art. 36 Cost.) è previsto che si possa impiegare la coercizione diretta solamente se è necessario trattenere, allontanare o consegnare alla polizia una persona che si è comportata in modo contrario alle prescrizioni. In primo piano, tuttavia, prevale l'impiego senza l'uso della forza: manganelli e spray lacrimogeni possono essere impiegati soltanto a scopo di autodifesa e d'aiuto in caso di legittima difesa (cfr. art. 4 cpv. 3). Se una persona ha commesso un crimine o un delitto, per consegnarla

alla polizia è ammesso l'uso di manette e lacci, ma con la riserva che l'impiego di tali ausili sia davvero necessario. Se un dipendente della polizia dei trasporti supera i propri poteri relativi all'esercizio della coercizione diretta, si rende penalmente responsabile (cfr. art. 312 CP, abuso di autorità). Di eventuali danni risponde l'organizzazione e l'impresa di trasporti secondo gli atti legislativi pertinenti (legge sulla responsabilità, RS 170.32, LTV, LTM e legge federale sulla responsabilità di imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera, RS 221.112.742).

Art. 6 Trattamento dei dati

Capoverso 1: per adempiere i loro compiti, gli organi di sicurezza possono trattare i seguenti dati: quelli per accertare l'identità, come il nome, la data di nascita e l'indirizzo della medesima, e quelli relativi a infrazioni di una persona contro prescrizioni per la protezione di viaggiatori, impiegati, beni trasportati, infrastruttura e veicoli e per garantire un esercizio regolare dell'impresa di trasporto. Con quest'ultima accezione s'intendono per esempio dati relativi a danni al veicolo (sedili squarciati ecc.), al momento in cui è avvenuto il danno e all'identità delle eventuali persone che hanno fornito l'informazione.

Capoverso 2: se il servizio di sicurezza è affidato a un'organizzazione privata secondo l'articolo 3 capoverso 2, l'organizzazione è tenuta a separare i suoi sistemi di elaborazione dei dati sia fisicamente sia logicamente dagli altri sistemi di elaborazione dei dati dell'organizzazione. Questa esigenza evita la mescolanza dei dati raccolti sulla base di questa legge con altri dati inerenti a eventuali altri settori d'attività dell'organizzazione.

Capoverso 3: gli organi di sicurezza sono soggetti alle disposizioni relative all'elaborazione dei dati da parte di organi federali (cfr. art. 3 lett. h della legge sulla protezione dei dati).

Art. 7 Collaborazione con le autorità di polizia

Soprattutto in occasione di grandi manifestazioni non è possibile fare a meno della collaborazione e del relativo scambio di informazioni. Per sgravare la polizia ordinaria, la polizia dei trasporti può presentare il rapporto di denuncia direttamente alle autorità incaricate dell'inchiesta, come ha fatto finora la polizia ferroviaria.

Art. 8 Vigilanza

In caso di infrazioni, gli organi di sicurezza possono essere denunciati dalle competenti autorità locali preposte al perseguimento penale. Nell'ambito della procedura penale è possibile provare se il procedimento era giustificato. A parte questo, denunce contro gli organi di sicurezza possono essere presentate all'UFT.

Art. 9 Disobbedienza

Per conferire al servizio di sicurezza forza di applicazione anche sul piano formale, la contravvenzione agli ordini viene punita con la multa fino a 10 000 franchi. Il perseguimento penale e il giudizio competono sempre ai Cantoni.

Art. 10 Perseguimento d'ufficio

In questo modo s'intende garantire agli organi di sicurezza la stessa tutela penale riservata ai dipendenti delle imprese di trasporto.

2.3 Legge federale sulla riforma delle ferrovie 2 (Revisione della disciplina sui trasporti pubblici)

Sono emanate le seguenti leggi:

2.3.1 Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) (allegato 1)

Nei titoli degli articoli seguenti vengono riportate tra parentesi le disposizioni che si rifanno alla Lferr, alla LTV vigente (vLTV), alla OCTV e alla LTP. In questa ripresa la denominazione «imprese concessionarie» viene ovunque modificata, in quanto concessionarie non sono le imprese ma le linee (trasporto di viaggiatori; secondo la LTV) e i tronchi (infrastruttura; secondo la Lferr).

Sezione 1: Campo d'applicazione, vigilanza

Art. 1 Campo d'applicazione (art. 1 vLTV)

Conformemente al capoverso 1, solo la privativa del trasporto di viaggiatori sarà compresa nel campo d'applicazione della legge. L'accesso alle professioni di trasportatore su strada nel traffico viaggiatori e merci sarà disciplinato separatamente in una legge (cfr. n. 2.3.2).

Il capoverso 2 definisce il contenuto della privativa del trasporto di viaggiatori. Essa comprende il trasporto di viaggiatori regolare e professionale mediante i mezzi di trasporto elencati in questo capoverso. Affinché un trasporto di viaggiatori rientri nel campo di applicazione della legge, è necessario che esso adempia cumulativamente i criteri della regolarità e della professionalità. Se uno dei due criteri non è adempito, il trasporto non rientra nel campo d'applicazione della legge. Per questo motivo, la disposizione dell'articolo 3 capoverso 1 vLTV è superflua e non compare più nella nuova LTV: essa stabilisce che il trasporto di viaggiatori regolare ma non professionale esula dalla privativa del trasporto di viaggiatori.

Art. 2 Definizioni (OCTV e art. 2 LTP)

In questo articolo sono definiti alcuni concetti importanti quali «regolare» e «professionale». Nel trasporto internazionale di viaggiatori la nozione di regolarità viene definita (diversamente che nel messaggio del 23 febbraio 2005 sulla Riforma delle ferrovie 2) in modo diverso che nel trasporto interno. Ciò corrisponde all'attuale disciplinamento, anche se ora è elevato a rango di legge. In base alla prassi dell'UFT, la regolarità del trasporto internazionale verrà definita per via d'ordinanza. Perciò, l'ordine temporale riconoscibile è dato se i trasporti di viaggiatori avvengono almeno due volte al mese per un periodo superiore a un mese. Se un

trasporto di viaggiatori (definito al cpv. 2 lett. c) è effettuato con un viaggio di andata e ritorno, esso conta come due corse. La legge comprende quindi anche i viaggi di ritorno settimanali.

Art. 3 Funzione di collegamento

Ora si definisce a livello di legge, e non più soltanto nell'ordinanza sulle indennità, quando un trasporto di viaggiatori assume una funzione di collegamento. Il criterio della funzione di collegamento è realizzato quando si tratta di una località abitata tutto l'anno. Spetta al Consiglio federale stabilire se una funzione di collegamento è data, e con essa la possibilità di un trasporto di viaggiatori regolare e professionale.

Sezione 2: Privativa del trasporto di viaggiatori

Art. 4 Principio (art. 2 vLTV)

Questo articolo corrisponde all'articolo 2 della vigente legge sul trasporto di viaggiatori. Esso delega alla Confederazione l'esclusiva sul trasporto regolare professionale di viaggiatori.

Art. 5 Deroghe (art. 3 vLTV)

La disposizione derogatoria, in base alla quale il trasporto regolare di viaggiatori non professionale esula dalla privativa del trasporto di viaggiatori, è resa superflua dalla nuova formulazione dell'articolo 1. Come è avvenuto finora, spetta al Consiglio federale stabilire nell'ordinanza le deroghe alla privativa del trasporto di viaggiatori.

Art. 6 Concessione per il trasporto di viaggiatori (art. 4 cpv. 1, 3 e 5 vLTV)

Il capoverso 3 non solo menziona la facoltà di accordare la concessione per la prima volta, ma anche la facoltà di trasferirla, modificarla e rinnovarla. Nella prassi, per modifica di una concessione s'intende anche l'adeguamento di un onere oppure un'estensione, ossia il prolungamento geografico di una linea. Ciò verrà adeguato in dettaglio in un'ordinanza.

Il capoverso 4 sancisce il principio e la regola generale in base ai quali il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) è l'autorità competente ad accordare le concessioni per il trasporto regolare per la prima volta.

Art. 7 Trasporto scarsamente rilevante di viaggiatori

Conformemente all'OCTV, determinati trasporti di viaggiatori non fruiscono di concessioni ma di autorizzazioni cantonali. Questa prassi è ora sancita anche dalla legge. Le imprese autorizzate non fruiscono di tutti i diritti detenuti dalle imprese con concessioni ai sensi dell'articolo 6 ma non sono nemmeno sottoposte a tutti gli obblighi di queste ultime. L'ordinanza ne disciplina i dettagli.

Art. 8 Trasporto internazionale di viaggiatori (art. 6 vLTV)

Il DATEC può rilasciare autorizzazioni per certi tipi di trasporti internazionali di viaggiatori. Viene ripreso invariato il diritto del Consiglio federale di emanare disposizioni derogatorie per il trasporto internazionale di viaggiatori. Il trasferimento di queste autorizzazioni rimane escluso.

Art. 9 Condizioni per il rilascio, il ritiro e la revoca di concessioni e autorizzazioni (art. 4 cpv. 2 e 4 vLTV)

Dato che, d'ora in poi, anche le concessioni relative ai filobus saranno disciplinate dalla LTV, il capoverso 1 deve riprendere la disposizione dell'articolo 4 capoverso 2 della legge sulle imprese filoviarie (RS 744.21). Per quel che riguarda l'utilizzazione delle vie di comunicazione, nel trasporto ferroviario è necessaria un'autorizzazione per l'accesso alla rete, a meno che l'impresa possieda una concessione unica valevole per l'infrastruttura e il trasporto di persone, come quelle che venivano rilasciate fino al 1998. Per il rimanente, l'articolo è conforme alla vLTV. Per gli «obblighi» menzionati al capoverso 3 si intendono anche gli oneri dell'autorità che rilascia la concessione o l'autorizzazione.

Questo articolo distingue fra la revoca e il ritiro. In generale, questi due concetti vengono perlopiù equiparati. Nella prassi del settore del trasporto di viaggiatori si è tuttavia stabilita una distinzione. Per questa ragione, una concessione o un'autorizzazione viene ritirata se il suo titolare ha violato le disposizioni della legge, della concessione o dell'autorizzazione. D'altro canto, è possibile revocare la concessione o l'autorizzazione se le condizioni non sono più soddisfatte, se il suo titolare cessa l'attività o se vi sono motivi gravi che non dipendono dal titolare della concessione o dell'autorizzazione.

Art. 10 Agevolazioni per motivi gravi (art. 4 cpv. 3 vLTV)

La norma di competenza attuale è inserita qui, cosicché per motivi importanti (segnatamente per situazioni d'emergenza) l'autorità competente per il rilascio della concessione o dell'autorizzazione può accordare agevolazioni d'esercizio in deroga alle pertinenti prescrizioni.

Art. 11 Altre condizioni per le offerte nel traffico interno senza una funzione di collegamento

Conformemente all'ordinanza e alla prassi vigenti in materia di concessioni filoviarie, vengono menzionate alcune condizioni negative che potrebbero comportare il rifiuto della concessione o dell'autorizzazione. Queste condizioni devono però valere in eguale misura per tutti i mezzi di trasporto, per una ferrovia a cremagliera come per una filovia, nella misura in cui entrambe svolgono la medesima funzione (impianti per il trasporto turistico).

In questa sede il primo messaggio conteneva, a proposito del progetto di LTV, due altri articoli, ai quali si è ora deciso di rinunciare. Il primo riguardava la tassa di concessione. Dato che il progetto di un'ordinanza sulle tasse nel settore del DATEC non è andato in porto, il suo disciplinamento diventa inutile.

Il secondo articolo concerneva la responsabilità civile e l'assoggettamento delle imprese di trasporto alla legge federale sulla responsabilità civile delle imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera⁸. Dato che basta questa legge, non occorre rinviare esplicitamente ad essa.

Sezione 3: Obblighi fondamentali delle imprese

Art. 12 Obbligo di trasporto (art. 3 LTP)

L'obbligo di trasporto è ripreso immutato dalla legge sui trasporti. Si può rinunciare all'eccezione dell'obbligo di trasporto per le filovie, poiché il capoverso 1 lettera b limita in ogni caso l'obbligo alla capacità dell'impianto esistente. L'obbligo di trasporto non può prevaricare l'obbligo d'esercizio (art. 32), anche prescindendo dalla limitazione dell'esercizio nell'orario.

Obbligo di trasporto significa che i viaggiatori (o mittenti di bagaglio) non possono essere arbitrariamente respinti. Dato che con la concessione viene rilasciato un diritto esclusivo di trasporto, l'impresa deve essere costretta ad accettare, entro determinate condizioni quadro, ogni viaggiatore.

Art. 13 Obblighi relativi all'orario (art. 6 LTP)

L'obbligo relativo all'orario comprende due punti: da un lato, le imprese sono tenute a redigere un orario, a fissare le ore delle corse. Dall'altro, l'orario allestito (ormai solo dalle imprese con una concessione) deve essere pubblicato insieme a tutti gli altri orari del trasporto pubblico. Solamente così i viaggiatori potranno avere una visione d'insieme del sistema del trasporto pubblico. Ogni impresa offre soltanto una parte di questa offerta complessiva.

Dato che gli orari devono essere pubblicati, sarebbe insensato limitarne in qualche modo la diffusione. Per la diffusione ulteriore non potrà pertanto essere riscossa alcuna tassa sul diritto d'autore. Per contro, è ammesso conteggiare le spese concrete che ne derivano. Una disposizione corrispondente è prevista anche a livello dell'UE.

Art. 14 Obbligo d'esercizio

L'obbligo d'esercizio appartiene ai quattro classici obblighi fondamentali delle imprese titolari di concessioni, ma non era mai stato esplicitamente codificato. Esso prescrive che l'impresa deve anche eseguire tutti i trasporti previsti dall'orario prestabilito. Solamente un caso di forza maggiore può esimerla da questo obbligo.

Come nel caso di violazione dell'obbligo di trasporto, il danneggiato dal non rispetto dell'obbligo di esercizio (ad es. una fermata saltata o la sospensione di una corsa senza motivi) può chiedere il risarcimento dei danni.

Art. 15 Obblighi relativi alle tariffe (art. 9 e 10 LTP)

Il quarto classico obbligo fondamentale classico è quello di fissare le tariffe, al quale ogni impresa deve sottostare assicurando che le tariffe fissate siano applicate a tutti

⁸ RS 221.112.742

allo stesso modo. Riduzioni possono essere concesse, ma devono essere accordate al viaggiatore che si trovi nelle stesse condizioni.

A differenza del primo messaggio, le tariffe devono essere rese accessibili al pubblico. Non è tuttavia necessaria una pubblicazione ufficiale.

Art. 16–17 Trasporto diretto (art. 13 e 14 LTP)

Le disposizioni relative alla collaborazione tariffaria sono state riprese sostanzialmente immutate dalla legge sul trasporto pubblico. Le imprese di trasporto hanno dato vita all'accordo 510 sull'organizzazione della cooperazione delle imprese che partecipano al servizio diretto. Con l'istituzione del «Trasporto diretto» (TD), le imprese di trasporto garantiscono una cooperazione stretta e un partenariato sulla base della solidarietà e della convenienza, in particolare nell'elaborazione di prezzi e tariffe, prodotti e offerta, organizzazione di vendita, promozione commerciale, come pure rendiconti e ripartizione degli utili. Si rinuncia alla lettera e del previgente articolo 14 capoverso 1 LTP in quanto concerne il trasporto a carri completi.

La gestione commerciale del trasporto diretto è svolta dalle FFS ch-direct (in qualità di organo indipendente). La «Commissione trasporto viaggiatori», organo del TD, predispone le misure tariffarie per tutta la Svizzera. La «Commissione distribuzione», pure essa organo del TD, si occupa delle questioni relative allo svolgimento delle operazioni di vendita nell'ambito del trasporto viaggiatori.

Art. 18 Altri obblighi

Già attualmente l'OCTV sancisce l'obbligo generale di coordinamento fra le imprese di trasporto pubblico. Quest'obbligo è ora ancorato nella legge. Nell'ordinanza è possibile inoltre fissare gli standard minimi relativi alla qualità, alla sicurezza e allo statuto del personale.

Sezione 4: Contratto di trasporto di viaggiatori

Art. 19–23 (art. 15–19 LTP)

Le disposizioni della legge sul trasporto pubblico sono riprese immutate e vengono completate all'articolo 21 da un capoverso riguardante il servizio di linea internazionale. L'articolo 23 capoversi 1 e 2 riguarda esclusivamente il trasporto interno e si scosta un poco dalle disposizioni del trasporto ferroviario internazionale. Diversamente che nel messaggio del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2, l'articolo 19 contiene un nuovo capoverso 3 sulla consegna di titoli di trasporto nel traffico internazionale.

L'articolo 20 viene completato e serve in tal modo da base legale per l'introduzione di una soprattassa per i viaggiatori senza titolo di trasporto valido. La novità è data dalla possibilità di aumentare la soprattassa richiesta a chi viaggia ripetutamente senza un titolo di trasporto valido. L'ammontare della soprattassa dipende (come in passato) dalle spese che il viaggiatore causa all'impresa e dalla perdita d'introito presunta. Le imprese potranno così controllare i titoli di trasporto in un modo che, dal punto di vista dei costi, risulterà neutro. Ciò riguarda in particolare il tempo impiegato per controllare i viaggiatori senza titolo di trasporto valido e le spese

supplementari che ne risultano se il viaggiatore non paga immediatamente la soprattassa. Il viaggiatore che è in possesso di un titolo di trasporto valido ma che al momento del controllo non l'ha con sé, può chiedere a posteriori che gli venga rimborsata parte della soprattassa (art. 20 cpv. 2).

Nel caso dei viaggiatori che si spostano ripetutamente senza titolo di trasporto valido viene ora fatta valere una presunzione legale. Per i recidivi, si parte dal principio che non è possibile controllarli ogni volta che viaggiano senza titolo di trasporto valido, tanto che all'impresa ne deriva una notevole perdita di introiti. La recidiva è però impossibile da dimostrare, e per questo motivo la presunzione legale fornisce un certo aiuto.

L'articolo 21 capoverso 1 determina la responsabilità dell'impresa per il danno causato quando essa non rispetta l'orario e il viaggiatore perde per questa ragione l'ultima coincidenza prevista. A differenza del progetto iniziale, questa responsabilità è limitata alle imprese titolari di una concessione. Beninteso, anche nel traffico internazionale occorre fare in modo che le coincidenze siano rispettate. Tuttavia, in molti casi questo non può essere garantito, per ragioni che non dipendono dall'impresa (cattive condizioni stradali, incidente).

L'articolo 22 concernente le «Prescrizioni sull'uso» stabilisce (diversamente che nel primo messaggio) che le tariffe possono prevedere una soprattassa in caso di violazione alle disposizioni di utilizzazione. Questa norma permette di disciplinare a livello d'ordinanza quando e quali soprattasse è possibile riscuotere. Ad esempio, per i fumatori si può prevedere la riscossione di un importo forfetario di 25 franchi. Nel caso specifico, non si tratterebbe di una multa ma di un'indennità fondata sul principio che chi inquina paga.

Sezione 5: Trasporto dei bagagli

Art. 24–27 (art. 20–23 LTP)

Le disposizioni relative ai bagagli sono state riprese dalla legge sul trasporto pubblico e leggermente modificate. Nell'articolo 28 capoversi 2 e 3 LTV, invece del riferimento dell'articolo 22 LTP ad altre disposizioni, sono state ora direttamente inserite le disposizioni corrispondenti degli articoli 35 e 36 LTP.

Nell'articolo 26, al posto della «restituzione del documento di trasporto» è richiesta la «prova del diritto di ritirarlo» al fine di non ostacolare eventuali sviluppi tecnici che potrebbero comportare la rinuncia a un documento fisico di trasporto. È possibile rinunciare all'attuale capoverso 2 in quanto i principi giuridici generali per accertare la verifica della conclusione positiva del contratto sono sufficienti.

Sezione 6: Offerta di trasporto oggetto di ordinazione

Gli articoli 34–38 menzionati nel primo messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2 riguardavano il tema della «messa a concorso». Durante l'elaborazione del presente messaggio aggiuntivo ci si è tuttavia accorti che l'argomento deve essere studiato più a fondo e che è necessario procedere a una nuova consultazione. Per questa ragione le disposizioni sulla messa a concorso saranno presentate al Parlamento solo nel corso della nuova legislatura.

Art. 28 Indennizzo dei costi non coperti dell'offerta di trasporto oggetto di ordinazione (art. 49 Lferr; art. 8 e 11 LTP)

Le regole relative all'indennizzo per il trasporto regionale sono entrate in vigore il 1° gennaio 1996 quale revisione della Lferr. Queste disposizioni sono riprese in gran parte e completate con le procedure di ordinazione da parte di Cantoni e Comuni finora disciplinate nella legge sui trasporti pubblici e armonizzate, ragionevolmente e nella misura del possibile, con le procedure di ordinazione comuni da parte di Confederazione e Cantoni. Nella prassi è emerso che sovente i due settori non sono distinguibili con sufficiente chiarezza per quanto concerne l'offerta. Per questa ragione, nel capoverso 4 si parla di «ordinare ulteriori offerte o il miglioramento di quelle proposte». La presenza di prescrizioni legali unitarie ne facilita l'interpretazione.

Sussiste ora la nuova possibilità di indennizzare attraverso la Confederazione la pubblicazione degli orari di tutto il trasporto pubblico. Il termine «centralizzate» significa qui «a livello nazionale».

Le convenzioni individuali di bonus-malus servono a incentivare le imprese di trasporto a migliorare ulteriormente le loro prestazioni, in particolare dal profilo qualitativo, e fa da contrappeso alla facoltà, concessa ora nell'articolo 41 LTV di utilizzare liberamente gli utili. La distribuzione degli utili non deve infine andare a scapito della qualità. Convenzioni a lunga scadenza, che perseguono uno scopo analogo, ma che possono essere concluse solo fra Cantoni e imprese di trasporto concessionarie, risultano quindi obsolete. La durata delle convenzioni bonus-malus deve essere coordinata con quella della concessione.

Art. 29 Condizioni (art. 50 Lferr)

Questo articolo riprende le regole dell'articolo 50 della Lferr. L'impresa deve inoltre avere una personalità giuridica indipendente dai committenti, situazione nella quale si trova oggi la maggior parte delle imprese (ma non tutte) del trasporto pubblico. Questa disposizione permette di limitare i conflitti d'interessi e di garantire l'autonomia imprenditoriale. Questa strada è stata imboccata con la separazione delle FFS dall'Amministrazione federale. Infine si chiede che nel consiglio di amministrazione non sieda nessuna persona che partecipi direttamente alla procedura di ordinazione.

La concessione degli indennizzi è condizionata anche al rispetto delle condizioni usuali nel settore (proposta che non figura nel messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2). Con questa disposizione si vuole evitare che le imprese di trasporto incrementino i loro utili e la loro produttività in modo indebito a scapito dei lavoratori. È perciò possibile stipulare contratti collettivi di lavoro per una regione in modo che, oltre alle differenze settoriali, vengano prese in considerazione anche quelle regionali. Si disciplinerà a livello d'ordinanza il modo in cui le imprese di trasporto dovranno fornire la prova che rispettano le condizioni usuali nel settore.

Art. 30 Offerta di trasporto e procedura di ordinazione (art. 51 Lferr)

Le disposizioni esistenti in materia di procedura di ordinazione sono riprese ma parzialmente precisate per quanto attiene al contenuto. In un nuovo capoverso 3 si chiarisce il contenuto della convenzione relativa all'indennizzo, alla quale si era soltanto accennato finora nel capoverso 2. I precedenti capoversi 3 e 4 diventano 4 e 5. La procedura di eliminazione delle divergenze davanti al DATEC (art. 51 cpv. 4

Lferr) sarà sostituita dalla via di ricorso ordinaria secondo la nuova legge sul Tribunale amministrativo federale⁹ (LTAF), che è entrata in vigore il 1° gennaio 2007. In tal modo saranno ridotti al minimo i ritardi nella procedura di ordinazione, che spesso portavano all'adozione di soluzioni provvisorie. A tutti i partecipanti alla procedura di ordinazione sarà garantita la necessaria certezza del diritto; inoltre verrà introdotta, com'è consuetudine in una procedura amministrativa, una nuova procedura di ricorso a due stadi. Con l'istituzione del Tribunale amministrativo federale questa via di ricorso subirà una modifica, nel senso che l'istanza di ricorso non sarà più il DATEC ma il Tribunale amministrativo federale, con deferimento successivo al Tribunale federale.

Art. 31 Periodicità della procedura di ordinazione

La procedura di ordinazione viene eseguita ogni due anni, invece che ogni anno, in corrispondenza con la periodicità dell'orario, in quanto l'offerta di prestazioni può essere sensibilmente modificata soltanto con il cambiamento dell'orario. I costi dell'ordinazione saranno così ridotti. Una convenzione valida per due anni aumenta invero i rischi per il committente ma in misura tollerabile. Periodi procedurali più lunghi non si accordano con i concetti di offerta in costante mutamento dei Cantoni e con i rischi finanziari di impegni a lungo termine per le imprese di trasporto.

Art. 32 Riduzione dell'indennità (art. 52 Lferr)

Il disciplinamento esistente, in base al quale l'indennità viene ridotta nei casi di comportamento antieconomico da parte dell'impresa di trasporti, è mantenuto.

Art. 33 Ripartizione finanziaria (art. 53 Lferr)

Il finanziamento del TVR rimane un compito comune di Confederazione e cantoni. La presente formulazione corrisponde al progetto adottato di NPF. Con la NPF non si terrà più conto della forza finanziaria, dato che la perequazione finanziaria diretta sostituirà quella indiretta (cfr. anche n. 4.1). A seguito dell'introduzione della NPF è necessario adeguare il capoverso 2 dell'attuale articolo 53 Lferr, in quanto la Confederazione si assumerà, in media, solo il 50 per cento delle indennità comuni. L'attuale capoverso 5 era applicabile per le indennità alle infrastrutture. Viene ora inserito nella Lferr e per questo motivo è possibile stralciarne da questa sede.

Art. 34 Aiuti finanziari (art. 56 Lferr)

In futuro gli investimenti delle imprese di trasporto nel settore dei trasporti dovrebbero passare per il mercato dei crediti e dei capitali, riducendo la partecipazione dello Stato; nel contempo però, Confederazione e Cantoni sopportano assieme i costi finanziari degli investimenti indennizzando i costi non coperti nel trasporto viaggiatori commissionato. Occorre pertanto trovare una soluzione finanziariamente ragionevole per tutte le parti. Tutte le imprese di trasporto devono, per quanto possibile, ottenere buone condizioni d'interesse.

⁹ RS 173.32

La possibilità in generale di concedere aiuti agli investimenti, prevista dall'ordinamento esistente, viene mantenuta solamente per pochi casi speciali, in particolare per l'introduzione di nuove soluzioni (ad es. la costruzione di prototipi di veicoli a scartamento variabile), per il miglioramento dell'offerta o per permettere risparmi in materia di infrastrutture.

Sezione 7: Contabilità

Art. 35 Principi (art. 63 Lferr)

Le disposizioni che permettono l'emanazione di un'ordinanza sulla contabilità (OCITC; RS 742.221) sono riprese immutate dalla legge sulle ferrovie. La competenza della Confederazione in questo settore significa anche che i Cantoni non possono più introdurre oneri supplementari o prescrizioni in merito.

Art. 36 Presentazione dei risultati conseguiti nei singoli settori (art. 64 Lferr)

Sin dalla sua introduzione, il 1° gennaio 1996, l'articolo 64 Lferr, secondo il quale il ricavato dall'attività che dà diritto all'indennità deve essere accantonato quale riserva speciale, è stato oggetto di attenzione. Si precisa ora che si tratta del risultato conseguito nei singoli settori (non dell'impresa). In combinato disposto con le disposizioni sull'esenzione fiscale, in caso di cessazione delle attività di trasporto pubblico di un'impresa risulta esigibile l'imposizione fiscale sugli utili. La costituzione di una riserva speciale non deve essere tassata.

Al fine di incentivare maggiormente le imprese a conseguire un risultato positivo, vale a dire un miglioramento del risultato finale rispetto al piano di previsione, al massimo un terzo degli introiti è innanzitutto a disposizione dell'impresa. Se la riserva speciale ha raggiunto la metà del fatturato annuo oppure 12 milioni di franchi, l'impresa può disporre liberamente dell'utile. L'impresa può anche decidere di continuare a incrementare la riserva speciale. Questa disposizione vale soltanto per i settori dei trasporti (cfr. il nuovo art. 67 Lferr, n. 2.6.9).

Nell'ordinanza si dovrà pertanto stabilire in quale misura il capitale proprio investito può fruttare interessi da computare nel piano di previsione.

Per garantire la base finanziaria del trasporto a lunga distanza, il capoverso 4 autorizza anche questo settore, che non gode del diritto alle indennità, a costituire (esentasse) una riserva.

Art. 37 Verifica nell'ottica del diritto dei sussidi da parte dell'autorità di vigilanza (art. 70 Lferr)

Le imprese di trasporto che ottengono dall'ente pubblico contributi o prestiti devono presentare all'UFT i conti annuali per esame e approvazione. L'UFT può d'ora in poi chiedere documenti supplementari che ritiene utili in vista dell'approvazione.

L'UFT verifica se i conti sono conformi alle prescrizioni legali e alle convenzioni in materia di contributi e prestiti basate su tali prescrizioni. Per motivi di chiarezza e di trasparenza si specifica che la verifica dei conti nell'ottica del diritto dei sussidi completa il controllo dell'ufficio di revisione dell'impresa.

Se i risultati della verifica dei conti evidenziano un rischio elevato (ad es. in materia di liquidità, di accantonamenti e di riserve o in caso di forti variazioni fra preventivi e consuntivi), l'UFT può eseguire presso l'impresa in questione una verifica approfondita come ad esempio una revisione o un'ispezione finanziaria.

Art. 38 Contestazioni (art. 71 Lferr)

Il disciplinamento esistente, secondo il quale l'impresa può disporre di un importo, che l'ufficio di revisione non ha approvato, solamente dopo una decisione legale definitiva in merito, è ripreso senza modifiche.

Art. 39 Ufficio di revisione (art. 72 Lferr)

Le disposizioni particolarmente esaustive del diritto delle società anonime rendono superflua una descrizione più precisa dell'ufficio di revisione, così come formulata finora. È per contro mantenuta la prescrizione secondo cui anche le imprese che non hanno la forma giuridica di una società anonima (come gli istituti di diritto pubblico o le società individuali) devono avere un ufficio di revisione secondo il diritto delle società anonime.

Sezione 8: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche

Art. 40 Principio (art. 41 Lferr)

L'articolo, ripreso integralmente, stabilisce che anche enti di diritto pubblico devono remunerare secondo la consuetudine le prestazioni fornite da imprese di trasporto.

Art. 41 Trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale per la sicurezza (art. 8a LTP)

L'articolo 8a, relativamente recente, della legge sul trasporto pubblico è ripreso immutato. Esso obbliga le imprese a sottostare all'interesse nazionale in caso di situazioni straordinarie.

Sezione 9: Disposizioni sulla responsabilità contrattuale

Art. 42 Responsabilità dell'impresa per le incombenze di servizio (art. 40 LTP)

Questa disposizione è ripresa dalla legge sul trasporto pubblico. L'unico adeguamento consiste nell'estendere la responsabilità dell'impresa anche agli impiegati dei mandatari del trasporto. In caso contrario, la situazione delle persone danneggiate durante un trasporto che l'impresa non ha eseguito in proprio sarebbe peggiore. È fatto salvo il regresso tra corresponsabili.

Art. 43 Risarcimento (art. 41 LTP)

La disposizione è ripresa, con qualche modifica redazionale nel testo italiano, dalla legge sul trasporto pubblico. Il Consiglio federale stabilisce gli importi massimi di risarcimento dei danni nei casi colposi.

Art. 44 Limitazioni contrattuali della responsabilità (art. 42 LTP)

Limitazioni contrattuali della responsabilità sono nulle. La disposizione è ripresa integralmente.

Art. 45 Legittimazione attiva (art. 43 LTP)

La legittimazione attiva rimane immutata.

Art. 46 Rivendicazioni (art. 44 LTP)

La disposizione, ripresa integralmente con qualche modifica redazionale nel testo italiano, definisce contro chi deve essere promossa un'azione, dato che un trasporto coinvolge molto spesso diverse imprese di trasporto.

Art. 47 Estinzione delle pretese (art. 45 LTP)

L'articolo 45 LTP è ripreso integralmente per quanto concerne il trasporto di viaggiatori o dei bagagli. Le disposizioni dell'articolo si rifanno al nuovo articolo 23 capoversi 1 e 2.

Art. 48 Prescrizione (art. 46 LTP)

I termini di prescrizione relativamente brevi non subiscono alcuna modifica.

Art. 49 Responsabilità collettiva delle imprese (art. 47 LTP)

L'articolo 47 LTP, che viene ripreso senza modifiche, prevede una particolare responsabilità per l'impresa che conclude il contratto di trasporto.

Art. 50 Diritto di pegno (art. 48 LTP)

Il pegno manuale sul bagaglio per tutti i crediti è ripreso integralmente.

Sezione 10: Vigilanza

Art. 51 Autorità di vigilanza (art. 49a LTP, analogamente art. 12 Lferr)

La vigilanza della Confederazione sul trasporto pubblico è stata sancita finora dall'articolo 12 della legge sulle ferrovie e dall'articolo 49a della legge sul trasporto pubblico. Il secondo articolo citato è ripreso con qualche modifica di ordine redazionale nel testo italiano.

Art. 52 Trattamento di dati da parte dell'UFT (art. 16 Lferr)

Per svolgere la propria attività, l'autorità di vigilanza ha bisogno di dati aggiornati. Una disposizione analoga si trova già nell'articolo 24 dell'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori.

La pubblicazione di dati particolarmente degni di protezione necessita di una base legale. Vi è un interesse pubblico a tali informazioni se sono in discussione la sicurezza e l'affidabilità di un'impresa. L'articolo 52 capoverso 5 ci consente di definire dettagliatamente a livello d'ordinanza quali dati debbano essere rilevati e trattati per la gestione del trasporto pubblico. Possiamo disciplinare segnatamente l'utilizzo dei dati rilevati mediante controllo elettronico (videoregistrazione ai sensi dell'art. 54). La pubblicazione di dati degni di particolare protezione è disciplinata per via d'ordinanza mediante criteri restrittivi, tenendo in tal modo conto della richiesta espressa nella mozione Vollmer del 7 giugno 2001 (01.3284).

Art. 53–54 Trattamento di dati da parte delle imprese e Videosorveglianza

È nell'interesse dei viaggiatori che i loro dati vengano elaborati in base a criteri unitari dalle imprese di trasporto nella gestione del trasporto pubblico. Tale richiesta è esaudita, dato che le imprese di trasporto con concessioni e autorizzazioni devono applicare le disposizioni della legge sulla protezione dei dati in vigore per gli organi della Confederazione. In tal modo, per tutte le imprese di trasporto valgono altresì le stesse disposizioni relative al rilevamento e alla protezione dei dati, siano esse di diritto privato o pubblico (ad es. le FFS).

Occorre che i titolari di una concessione e di un'autorizzazione rilevino ed elaborino i dati dei loro clienti, in modo da poter adeguare in modo ottimale i loro servizi ai bisogni della clientela quali, in particolare, l'emissione di titoli di trasporto personalizzati (abbonamenti a metà prezzo e abbonamenti generali) o l'introduzione di un sistema elettronico di emissione di titoli di trasporto (art. 53 cpv. 2). Lo scambio di dati facilita alle imprese il riconoscimento reciproco dei titoli di trasporto e permette loro di adeguarsi meglio e vicendevolmente alle necessità dei viaggiatori. Questo diritto è accordato anche a terzi che ai sensi di questa legge assumono compiti che rientrano nella concessione o nell'autorizzazione. L'ordinanza sancisce che i titolari di concessioni e autorizzazioni devono concludere una convenzione sulla protezione dei dati con i terzi.

In occasione di attentati terroristici in luoghi pubblici la videosorveglianza può rivelarsi un prezioso strumento per individuare i colpevoli. È quindi essenziale che le registrazioni siano disponibili per la successiva analisi e non vengano cancellate troppo presto. Questo obiettivo, che abbiamo fissato il 1° febbraio 2007 sulla base di un documento interlocutorio concernente la sicurezza delle stazioni e di altri luoghi pubblici, viene ora attuato. L'obbligo di conservare i segnali video non può protrarsi oltre i 100 giorni e occorre adottare misure efficaci per proteggerli dagli abusi (art. 54 cpv. 4). Il Consiglio federale disciplina a livello di ordinanza le prescrizioni sulla sicurezza e il modo in cui i segnali video devono essere conservati (art. 54 cpv. 6). Inoltre, la registrazione, la conservazione, l'utilizzazione e la pubblicazione illecite di segnali video saranno soggette a sanzioni (art. 57).

Sezione 11: Rimedi giuridici e disposizioni penali

Art. 55 Rimedi giuridici (art. 50 LTP)

La protezione giuridica è ripresa senza modifiche dalla legge sul trasporto pubblico. Si applicano le disposizioni della giurisdizione amministrativa federale, eccetto che per le controversie patrimoniali tra cliente e impresa di trasporto, le quali attengono alla giurisdizione civile. Per le controversie specifiche ai trasporti pubblici si applicano quindi le disposizioni della procedura amministrativa federale. Viene perciò istituita una via di ricorso uniforme e, com'è consuetudine nella procedura amministrativa, una procedura di ricorso a due stadi, se non si tratta di decisioni concernenti i sussidi al cui ottenimento la legislazione non conferisce un diritto (art. 83 lett. k della legge federale del 17 giugno 2005 sul Tribunale federale; RS 173.110). Secondo la legislazione in vigore, i ricorsi devono essere giudicati in prima istanza dal DATEC, il che comporta spesso un sovraccarico di lavoro. La nomina Tribunale amministrativo federale a prima istanza di ricorso permetterà di alleggerire il lavoro del DATEC (ciò sarà possibile con la revisione dell'organizzazione giudiziaria federale, che è entrata in vigore il 1° gennaio 2007). Questi rimedi giuridici vengono proposti solo con il presente messaggio aggiuntivo.

Art. 56 Contravvenzioni (art. 51 LTP, art. 88 cpv. 1–2 Lferr e art. 16 vLTV)

Le fattispecie di contravvenzioni definite finora dalle tre leggi sono riunite in un unico articolo. La misura della pena è la multa fino a 10 000 franchi.

Art. 57 Delitti (art. 51 LTP, art. 88 cpv. 1–2 Lferr e art. 16 vLTV)

I reati considerati delitti sono puniti, a seconda della loro gravità, con multe e pene detentive. I reati contemplati in questa disposizione comprendono essenzialmente le violazioni di disposizioni esecutive o di decisioni che si basano su questa legge come pure le infrazioni di autorizzazioni o concessioni accordate o non accordate.

Art. 58 Perseguimento d'ufficio (*nuovo* e art. 18 cpv. 3 vLTV)

Con l'approvazione della mozione Jutzet, abbiamo ricevuto il mandato di presentare un disegno di legge che introduca la perseguibilità d'ufficio delle infrazioni contro impiegati del trasporto pubblico. Lo sancisce ora questo articolo. Anche gli articoli 285 e 286 del Codice penale (CP; RS 311.0) vengono adeguati in tal senso.

Art. 59 Competenza (art. 88 cpv. 4 Lferr e art. 19 vLTV)

Mentre la Lferr attribuiva ai Cantoni la competenza per l'azione penale, la vLTV affidava questo compito al DATEC. Concluso il procedimento penale amministrativo, la decisione può essere deferita ai tribunali cantonali e approda eventualmente al Tribunale federale. A causa delle nuove conoscenze richieste e in considerazione del fatto che si tratta di un settore difficile, l'UFT ritiene necessaria un'applicazione uniforme. Dato che l'UFT dispone dei requisiti tecnici si ritorna sulla decisione di assegnare ai Cantoni la competenza per l'azione penale (contrariamente a quanto era stato proposto nel primo messaggio). La competenza deve rimanere alla Confederazione.

Art. 60 Misure amministrative

Il messaggio del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2 prevedeva in questo articolo la possibilità di impartire ammonimenti, senza che ne derivassero misure penali o amministrative. Per un semplice ammonimento non è tuttavia necessaria alcuna base legale obbligatoria, ragion per cui si rinuncia a questa disposizione.

Art. 61 Obbligo di notificazione

Polizia e autorità penali devono notificare all'UFT tutte le infrazioni che possono essere sanzionate con misure amministrative.

Sezione 12: Disposizioni finali

Art. 62 Esecuzione (art. 21 vLTV, art. 94 e 97 Lferr e art. 52 LTP)

Come previsto nelle leggi vigenti, al nostro Consiglio spetta la competenza generale dell'esecuzione. Se non menzionata nei singoli articoli, vi si dovranno inserire deleghe specifiche.

Art. 63 Diritto previgente: abrogazione

La previgente legge sul trasporto di viaggiatori va abrogata. Le disposizioni ivi contenute relative alle imprese di trasporto stradale sono inserite in una nuova legge (cfr. n. 2.5).

Art. 64 Disposizioni transitorie

La disposizione dell'articolo 29, secondo cui gli amministratori non possono esercitare una funzione diretta nella procedura d'ordinazione, esige un periodo transitorio che lasci tempo a sufficienza per trovare un'alternativa. Dal momento che i periodi amministrativi durano generalmente da due a quattro anni, un periodo transitorio di tre anni appare appropriato

Art. 65 Referendum ed entrata in vigore

Sarà nostro compito coordinare l'entrata in vigore delle leggi trattate nel presente messaggio.

2.3.2 Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS) (allegato 2)

Sotto il nuovo titolo «Legge federale sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (LPTS)» si trovano le disposizioni della legge sul trasporto di viaggiatori in vigore e sull'accesso alle professioni di trasportatore su strada (legge sul trasporto di viaggiatori) che non hanno trovato posto nel nuovo avamprogetto della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV).

Questo atto normativo non comporta modifiche essenziali dal punto di vista materiale. L'articolo 1 deve essere adeguato al nuovo contenuto, gli articoli 2–10 riprendono testualmente gli articoli 7–15 vLTV. Nell'articolo 3 vengono aggiunti due nuovi capoversi. Il capoverso 3 chiarisce che l'autorizzazione all'accesso non solamente deve essere acquisita per ogni veicolo, ma deve anche essere portata con sé sul medesimo. Il capoverso 4 impone all'UFT di tenere un registro ufficiale dei titolari delle autorizzazioni. Nell'articolo 7 capoverso 6 si precisa che solo chi dispone di una formazione appropriata può essere dispensato dall'esame di capacità professionale. L'articolo 8 capoverso 2 viene invece adeguato in modo che ripetute o gravi violazioni comporteranno una revoca dell'autorizzazione.

L'articolo 11 riprende le disposizioni penali contenute negli articoli 17 e 18 vLTV, portando l'importo della multa a 10 000 franchi. Esso ci conferisce inoltre la competenza di stabilire altre contravvenzioni soggette a punizione. L'articolo 12 riprende i disciplinamenti contenuti negli articoli 19 e 20 vLTV sulla competenza e la procedura.

2.3.3 Commento alle modifiche di altri atti normativi

Il presente messaggio rende necessaria l'adozione di numerose modifiche di altri atti normativi. Rispetto al messaggio del 23 febbraio 2005 concernente la Riforma delle ferrovie 2, si rinuncia a modificare la legge federale del 1° luglio 1966¹⁰ sulla protezione della natura e del paesaggio, in quanto la modifica prevista inizialmente è stata ritenuta scorretta. Nemmeno la modifica della legge federale del 5 ottobre 1990¹¹ sui binari di raccordo ferroviario verrà realizzata in questa occasione, ma proposta nel quadro di un progetto separato. Lo stesso vale per le disposizioni della legge federale sulle ferrovie concernenti l'accesso alla rete e l'interoperabilità.

In questa sede vengono proposte altre modifiche, indispensabili per l'introduzione dell'esenzione fiscale. Inoltre, la legge del 18 marzo 2005 sul raccordo RAV deve essere completata nel quadro della presente riforma per colmare una lacuna prodottasi in seguito a un errore. Anche la legge federale del 28 marzo 1905¹² sulla responsabilità delle imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera sarà modificata.

2.3.3.1 Legge sulla responsabilità

L'articolo 19 della legge sulla responsabilità (LResp) definisce fra l'altro in quali casi le disposizioni della LResp si applicano anche ad organizzazioni indipendenti dall'amministrazione federale ordinaria. Secondo l'articolo 19 capoverso 1 frase introduttiva, le organizzazioni devono anzitutto essere incaricate di compiti di diritto pubblico della Confederazione. È il caso ad esempio delle imprese di trasporto cui viene delegato il diritto – riservato alla Confederazione – di trasportare persone a titolo professionale. Conformemente all'articolo 19 capoverso 1 lettera a LResp, gli articoli 3–6 LResp si applicano pertanto anche a tali organizzazioni; esse sono

¹⁰ RS 451

¹¹ RS 742.141.5

¹² RS 221.112.742

responsabili in vece della Confederazione e soggiacciono a normative speciali in materia di responsabilità, che prevalgono sulla LResp. La Confederazione, che risponde soltanto nei casi in cui l'organizzazione non è in grado di versare il risarcimento dovuto, ha pertanto una responsabilità sussidiaria, ad esempio nei confronti delle FFS.

Mentre non è necessaria alcuna modifica a questo proposito, il disposto dell'articolo 19 capoverso 2 LResp concernente la responsabilità penale delle imprese di trasporto concessionarie (art. 13 segg. LResp) non corrisponde più alle esigenze attuali. Tale norma subordina fra l'altro il perseguimento penale di impiegati delle imprese di trasporto concessionarie all'autorizzazione del DFGP (art. 15 cpv. 1 LResp). L'articolo 19 capoverso 2 LResp è pertanto completato in modo da escludere dal campo di applicazione delle pertinenti norme gli impiegati e i delegati delle imprese di trasporto concessionarie.

2.3.3.2 Codice delle obbligazioni (CO)

L'articolo 671 capoverso 5 CO può essere abrogato senza essere sostituito poiché negli atti legislativi concernenti i trasporti pubblici non sono più previste disposizioni derogatorie. Di conseguenza, per le imprese di trasporto in concessione valgono le stesse norme che per tutte le altre imprese.

2.3.3.3 Legge federale sulla responsabilità delle imprese di strade ferrate e di piroscafi, e della Posta svizzera

Il campo di applicazione della legge viene esteso alle imprese di trasporto a fune.

2.3.3.4 Legge sulla fusione (LFus)

In base a una sentenza del Tribunale federale del 20 aprile 2006, le FFS sono considerate un istituto di diritto pubblico ai sensi della LFus. Per questo motivo sono soggette agli articoli 99–101 LFus. Ne consegue una disparità di trattamento rispetto alle altre imprese di trasporto concessionarie. Per poter togliere le FFS dal campo di applicazione di queste disposizioni è necessario adeguare l'articolo 100 capoverso 1 LFus.

2.3.3.5 Codice penale svizzero (CP)

In complemento alle disposizioni penali nella LTV, Lferr e LTM, la definizione di funzionario del Codice penale è estesa agli impiegati delle imprese secondo la LTV, la Lferr e la LTM, nonché alle organizzazioni incaricate secondo la LFSI. Soprattutto per quanto concerne gli impiegati delle imprese private di trasporto in concessione, non è chiaro se essi abbiano lo statuto di funzionario. Di fatto, sono considerati tali solamente quando i compiti loro affidati sono ufficiali, ossia quando sono stati incaricati di adempiere mansioni pubbliche di competenza di enti pubblici. La precisazione proposta negli articoli 285 e 286 CP si prefigge di chiarire i dubbi attual-

mente esistenti e di estendere le pertinenti disposizioni a tutti gli impiegati conformemente alla LTV, Lferr e LTM.

2.3.3.6 Legge sulla statistica federale (LStat)

Dopo la trasformazione delle FFS in una società anonima, non vi è più alcun motivo di dichiarare applicabili alle FFS le disposizioni della legge sulla statistica federale. Per questo motivo occorre stralciare le FFS dall'articolo 2 capoverso 2.

2.3.3.7 Legge militare (LM)

Le FFS possiedono anch'esse concessioni ai sensi degli articoli 6–8 LTV e dell'articolo 5 Lferr. Non è pertanto più necessario distinguere fra le FFS e le altre ITC (art. 18 cpv. 1 lett. h).

2.3.3.8 Legge federale sulle finanze della Confederazione (LFC)

Conformemente all'articolo 60 capoverso 1, l'Amministrazione federale delle finanze gestisce la tesoreria delle Ferrovie federali, concede prestiti e anticipi, senza che le FFS debbano offrire garanzie, e garantisce la solvibilità continua delle FFS. Visto che queste ultime non fanno più parte dell'Amministrazione federale, occorre dare loro anche la possibilità di procurarsi altrove i mezzi finanziari.

2.3.3.9 Legge sulle dogane (LD)

Poiché per quanto concerne i diritti e gli obblighi le FFS non si differenziano più dalle altre imprese ferroviarie, negli articoli 49, 50, 51 e 89 tutte le ferrovie sono definite con l'espressione generica «imprese ferroviarie».

Le FFS non sono più considerate parte dell'Amministrazione federale e non possono pertanto più essere assoggettate ad obblighi speciali in ambito doganale. Di conseguenza vengono stralciate dall'articolo 139 capoverso 2.

Queste modifiche saranno valide solo se la revisione TP entrerà in vigore prima della nuova legge sulle dogane.

2.3.3.10 Legge federale sulle tasse di bollo (LTB)

In passato, la Confederazione e i Cantoni hanno sovente finanziato le imprese di trasporto mediante partecipazioni al capitale sociale. La disposizione derogatoria prevista dall'articolo 6 capoverso 1 LTB esentava dalla tassa di bollo gli aumenti del capitale azionario effettuati a tal fine. La norma citava espressamente alcuni articoli della Lferr. Dal momento che la Lferr viene in parte riorganizzata e che il settore dei

trasporti è ormai disciplinato dalla LTV, occorre rinunciare alla menzione dei singoli articoli. La norma rimane invariata nella sostanza.

2.3.3.11 Legge federale sull'imposta federale diretta (LIFD)

Art. 56 cpv. d

Per quanto riguarda l'assoggettamento all'imposta, tutte le imprese di trasporto concessionarie vengono equiparate. Finora esse erano interamente esenti da imposta se erano importanti ai fini della politica dei trasporti e se non avevano distribuito utili per almeno tre anni. L'espressione, invero poco precisa, «importanti ai fini della politica dei trasporti» viene soppressa dalle condizioni richieste per ottenere l'esenzione fiscale. In futuro l'unico criterio chiaro sarà la concessione federale. Nel contempo, l'esenzione viene limitata all'attività concessionaria. La condizione è che il settore interessato (trasporti regionali, trasporti locali, infrastruttura) percepisca un indennizzo o che a seguito della concessione sia tenuto a mantenere l'impresa per tutto l'anno (trasporti a lunga distanza). Le imprese senza concessione federale, per esempio quelle per il trasporto di merci, non beneficeranno invece dell'esenzione fiscale. L'utile (imponibile) liberamente disponibile risulta dal conto del settore dei trasporti approvato dall'UFT. Nel settore dell'infrastruttura, la legge sulle ferrovie *non* ammette nessun utile liberamente disponibile. L'utile liberamente disponibile del traffico viaggiatori a lunga distanza deve pure restare esente da imposta.

2.3.3.12 Legge federale sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni (LAID)

Nella LAID l'esenzione fiscale delle imprese di trasporto concessionarie è formulata solo come prescrizione potestativa. Per evitare che lo squilibrio si estenda – anche in senso verticale – le condizioni dell'articolo 23 capoverso 1 lettera i LAID sono fissate in modo uniforme e vincolante. In tal modo si elimina, tra l'altro, il problema derivante dal fatto che per l'imposta federale diretta il metodo d'esenzione fiscale (soggettivo o oggettivo) è diverso da quello per le imposte cantonali sugli utili e sul capitale (attualmente: esenzione fiscale soggettiva). La normativa è uguale alla lettera di quella della LIFD, anche se qui non si applica solo all'imposta sull'utile.

Comunque, anche nel caso in cui un'impresa distribuisca dividendi, non è possibile riscuotere un'imposta sul capitale dell'infrastruttura dei trasporti a lunga distanza, regionali e locali.

Per i loro servizi concessionari, le ITC sono esenti anch'esse dall'imposta sugli utili da sostanza immobiliare. In questo ambito la libertà di scelta dei cantoni sarà dunque abrogata e il disciplinamento che si è applicato finora alle FFS verrà esteso a tutte le imprese concessionarie. Ciò è evidenziato dal fatto che il capoverso 1 lettera i, che disciplina l'esenzione fiscale delle ITC, non viene menzionato nel capoverso 4. Dato che il disciplinamento proposto inizialmente per l'esenzione fiscale è stato assai criticato in sede di consultazione, soprattutto sul piano formale, l'intervento che riguarda ora la sovranità fiscale dei cantoni non ha suscitato alcuna obiezione. Nella pratica, la maggior parte delle vendite di terreno delle ITC riguarda tuttavia immobili che non hanno (più) alcun nesso necessario con il servizio concessionario. Ad ogni

modo, l'esenzione fiscale non vale per questi immobili. Quando si tratta invece di immobili che sono legati al servizio concessionario dei vecchi e dei nuovi proprietari, non sarà riscossa nessuna imposta sugli utili da sostanza immobiliare (esempi: ripresa della stazione FFS di Niederbipp da parte dell'Aare Seeland Mobil, ripresa da parte del Comune di una piazza di giro per i bus situata nell'area della stazione).

Incertezze potrebbero aversi per tutto quello che rientra nel settore esente da imposta. La formulazione del testo di legge permette tuttavia di concludere che i servizi accessori e gli immobili che hanno un nesso necessario con l'esercizio sono pure interamente esenti da imposta. Tenuto conto della prescrizione in base alla quale l'utile liberamente disponibile è interamente imponibile, è possibile delimitare il settore esente da imposta nella maniera seguente: un immobile o un servizio accessorio è esente da imposta nella misura in cui ne risulti un utile nel conto del settore concessionario. Al contrario, se un immobile o un servizio accessorio non fa parte del conto del settore concessionario, viene a cadere il «nesso necessario» con l'attività concessionaria.

In tal modo è possibile evitare le formalità conflittuali quando si tratta di suddividere un singolo immobile. Oltre alla loro destinazione ferroviaria, gli edifici delle stazioni vengono destinati spesso ad altri scopi, che tuttavia mantengono sempre un nesso necessario con l'esercizio ferroviario. È il caso dei chioschi, dei negozi, delle abitazioni di servizio. I redditi locativi derivanti da questi utilizzi contribuiscono a ridurre i costi non coperti della gestione dell'infrastruttura. Se si introducesse un nuovo assoggettamento, il contributo per la copertura dei costi si ridurrebbe all'infrastruttura e la Confederazione dovrebbe assumere considerevoli costi supplementari a titolo di indennità. Per questa ragione, l'esenzione fiscale per gli immobili ferroviari deve essere mantenuta nel suo insieme.

2.3.3.13 Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr)

Art. 25 cpv. 2 lett. f

Sulle strade postali di montagna non circolano soltanto i veicoli della Posta. Di fatto, l'articolo 4a LTV (norme di circolazione) menziona anche le imprese in concessione. Lo stesso non vale tuttavia per l'articolo 25 capoverso 2 lettera f LCStr (segnalatori). Mentre l'articolo 45 LCStr (strade a forte pendenza, strade di montagna) poggia già attualmente su una base legale più ampia, per la tromba a tre suoni è necessario procedere ad un adeguamento. La disposizione attuale deve quindi essere estesa a tutte le imprese di trasporto in concessione (art. 25 cpv. 2 lett. f). Di conseguenza si può rinunciare alle disposizioni nella LTV.

Art. 30 cpv. 4

Così come per il trasporto su rotaia di merci pericolose, anche per i trasporti stradali la base legale che permette di delegare a terzi determinate attività non è più conforme alle attuali esigenze in materia di tecnica legislativa. Un'apposita norma di delega sarà introdotta anche per la strada in coordinazione con le modifiche nel settore ferroviario in relazione al settore del trasporto di merci pericolose.

Questa nuova disposizione consente di prevedere un tasso alcolemico più basso nel settore del trasporto concessionario, nonché nei servizi di linea internazionali rispetto al resto del trasporto stradale. In tal modo i conducenti di veicoli a motore per corse professionali e regolari, che sottostanno all'obbligo della concessione conformemente all'articolo 5 dell'OCTV oppure che necessitano di un'autorizzazione federale conformemente all'articolo 6 capoverso 1 OCTV o di un'autorizzazione riconosciuta a livello internazionale conformemente all'articolo 17 dell'accordo sul trasporto terrestre tra la Confederazione Svizzera e la CE, sono trattati in modo analogo a quanto previsto dalle disposizioni sull'idoneità al servizio contenute nella legge sulle ferrovie. Nei prossimi anni, si prevede di assoggettare a queste norme più severe ulteriori categorie di conducenti di veicoli a motore che hanno responsabilità particolari nel trasporto su strada (p.es. gli autisti professionisti, i maestri conducenti ecc.), o che rappresentano un particolare pericolo (conducenti che hanno appena ottenuto la licenza). A tal fine occorrerà tuttavia svolgere un'accurata procedura di consultazione o di audizione.

2.3.3.14 Legge sulle ferrovie (Lferr)

Dalla legge sulle ferrovie sono state per lo più tolte le disposizioni che non si riferiscono all'infrastruttura ferroviaria e all'esercizio ferroviario specifico. In particolare, le disposizioni concernenti l'indennizzo dei costi non coperti dell'offerta di trasporto e la contabilità, che attualmente si applicano alle imprese automobilistiche, di navigazione e di trasporto a fune, sono trasferite nella legge sul trasporto di viaggiatori. Questo provvedimento migliora notevolmente la visione d'insieme delle disposizioni legali pertinenti.

In tutta la legge nella versione tedesca i termini «Bahnunternehmung(en)» e «Eisenbahnunternehmung(en)» sono sostituiti con «Eisenbahnunternehmen» (art. 17, 26, 35, 39, 50, 51, 59, 75, 93). Infine, nella legge sulle ferrovie sono introdotte le rubriche al posto dei titoli marginali, secondo la forma attualmente in uso.

In virtù della legge sul controllo della sicurezza (LCSic), il cui messaggio del nostro collegio è stato adottato il 9 giugno 2006 all'attenzione del Parlamento, la sorveglianza sulla sicurezza disciplinata dal diritto ferroviario deve essere adeguata alla nuova filosofia. Ciò significa che in futuro il controllo diretto esercitato dallo Stato costituirà l'eccezione. In tal modo sarà pure possibile tenere in considerazione gli sforzi compiuti a livello europeo, che vanno nella stessa direzione. Inoltre, i compiti di sorveglianza, che un ufficio è tenuto a svolgere nel settore della sicurezza, devono essere separati dalle altre incombenze. In tal modo si garantisce un'importanza intrinseca agli aspetti legati alla sicurezza. I seguenti articoli della Lferr devono quindi essere riveduti in modo da risultare compatibili con la LCSic: articoli 10, 17, 18 m, 18 w, 18 x e 21.

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Campo d'applicazione

La riserva relativa alla legislazione sulle Ferrovie federali svizzere è abrogata. La legge sulle FFS è una legge puramente organizzativa che non deve motivare deroghe alla legge sulle ferrovie.

Sia il gestore dell'infrastruttura sia le imprese di trasporto ferroviarie sottostanno alla Lferr. Le imprese integrate sono interessate da entrambi i termini in base alla loro rispettiva funzione.

Il criterio decisivo per la designazione delle imprese ferroviarie ai sensi della legge rimane quello che le imprese possono essere usate da tutti per il trasporto di persone e di merci e che i veicoli devono essere a guida vincolata.

Art. 2 Ferrovie principali e ferrovie secondarie

La suddivisione in ferrovie principali e ferrovie secondarie non ha ormai più senso da anni. L'articolo 2 è quindi abrogato.

Art. 3 Espropriazione

Dal momento che oggi non tutte le imprese ferroviarie dispongono anche di una propria infrastruttura, occorre precisare quale concessione – infrastruttura o trasporto di viaggiatori – può costituire la base per un'eventuale procedura di espropriazione. Per sua natura, l'espropriazione è in stretta relazione con il potere di disporre dell'infrastruttura e di conseguenza soltanto le imprese titolari di una concessione dell'infrastruttura beneficiano del diritto di espropriazione e solamente se l'infrastruttura è d'interesse pubblico. Le ferrovie esclusivamente turistiche possono difficilmente far valere un interesse pubblico.

Il capoverso 3 stabilisce che i fondi appartenenti alle ferrovie non possono essere acquisiti per usucapione. Se viene a cadere definitivamente l'articolo 1 della legge sulla polizia delle strade ferrate, non è escluso che si tenti di acquisire per usucapione i fondi appartenenti alle ferrovie o i relativi diritti (passaggi a livello).

Capitolo 2: Imprese ferroviarie

Il capitolo 2 si articola ora nelle sezioni gestori dell'infrastruttura e accesso alla rete e disciplina a quali condizioni possono operare le imprese ferroviarie.

Art. 6 cpv. 1 Concessione dell'infrastruttura

Nella prassi l'adeguatezza si è rivelata una condizione difficile da esaminare per rilasciare una concessione dell'infrastruttura. Al centro della procedura d'esame si pone comunque la domanda se la tratta ferroviaria da costruire soddisfa un interesse pubblico. L'articolo 6 è stato riformulato di conseguenza. La condizione per il rilascio di una concessione dell'infrastruttura rimane quella che non possono opporsi interessi pubblici essenziali (in particolare in materia di pianificazione del territorio, protezione dell'ambiente, protezione della natura e del paesaggio, cooperazione nazionale in materia di sicurezza).

Art. 7 cpv. 1 Concessione dell'infrastruttura – Trasferimento, contratti d'esercizio

Il primo periodo del capoverso 1 è completato con la precisazione che le concessioni possono essere trasferite (ai sensi della legge) soltanto alle imprese che adempiono le stesse condizioni in materia di sicurezza e di capacità economica dell'impresa che cede la concessione.

Art. 8 cpv. 2 lett. d Revoca ed estinzione (della concessione)

Mentre le lettere a–c si riferiscono solamente alla concessione (ossia all'infrastruttura dell'impresa), la liquidazione forzata concerne l'impresa nel suo insieme. La formulazione va dunque adeguata.

Capitolo 3: Vigilanza

Art. 10 Autorità di vigilanza

A causa dell'abrogazione dell'articolo 2, la nozione di ferrovie accessorie nell'articolo 10 è sostituita con quella di ferrovie. Dal profilo materiale non vi sono cambiamenti. Altri adeguamenti interverranno in base alla legge sul controllo della sicurezza tecnica.

Art. 14 Abrogato

Con la revisione della Lferr del 1996 è stato avviato un cambiamento nel modo in cui l'ente pubblico intende dirigere le imprese. Si parte dal presupposto che l'ente pubblico non debba interferire direttamente nelle decisioni delle imprese, ma debba dirigere mediante direttive nell'ambito delle ordinazioni; la partecipazione diretta di rappresentanti di Confederazione e Cantoni e di altre corporazioni nei consigli di amministrazione non è più attuale. Anche a livello internazionale, in particolare nell'UE, si chiede che l'influsso diretto dell'ente pubblico si limiti a convenzioni sulle prestazioni, sulle offerte o simili. L'articolo 14, che sancisce un diritto dell'ente pubblico di sedere nei consigli di amministrazione e può quindi essere abrogato.

Art. 16 Trattamento di dati da parte dell'Ufficio federale

Si stabilisce in modo esaustivo quali informazioni le imprese devono fornire all'autorità di vigilanza.

Art. 16a Trattamento di dati da parte dei titolari di una concessione (*nuovo*)

La rilevazione, l'elaborazione e la comunicazione di dati personali particolarmente degni di protezione e di profili della personalità per tutelare la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura – quindi normalmente l'attività degli organi di sicurezza e di polizia – sono possibili osservando strettamente la legislazione sulla protezione dei dati. Disciplineremo i particolari per via di ordinanza.

Art. 16b Videosorveglianza

Considerato l'aumento degli atti di vandalismo e allo scopo di aumentare la sicurezza, l'installazione di videocamere di sorveglianza s'impone. Questo articolo costituisce la base legale necessaria per trattare dati personali che le imprese di trasporto riprendono e registrano mediante videocamere. L'esperienza in materia di attentati terroristici ha dimostrato che il tempo di conservazione previsto inizialmente in 24 ore è troppo breve. Sulla base di un documento interlocutorio, approvato dal nostro collegio il 1° febbraio 2007, concernente la sicurezza delle stazioni e di altri luoghi pubblici, l'obbligo di conservazione è stato fissato a un massimo di 100 giorni. Inoltre, per proteggere i segnali video dagli abusi devono essere adottate misure efficaci (art. 16b cpv. 4). Disciplineremo a livello di ordinanza le misure di protezione e il modo in cui i segnali video devono essere conservati (art. 16b cpv. 6). Inoltre, la registrazione, la conservazione, l'utilizzazione o la pubblicazione illecite di segnali video saranno soggette a sanzioni (art. 86a).

Capitolo 4: Piani, costruzione ed esercizio

Art. 17 Principi

La disposizione legale che figura fuori contesto nell'attuale articolo 18w, e che dà all'UFT la competenza di emanare di prescrizioni relative al servizio ferroviario, viene ora inclusa nel capoverso 3. Il capoverso 4 costituisce la base legale per un registro dei veicoli ferroviari immatricolati in Svizzera, importante soprattutto in relazione all'accesso alla rete. Il capoverso 5 corrisponde all'attuale capoverso 4.

Art. 18w Autorizzazione d'esercizio

In primo luogo è enunciato il principio secondo cui per ogni impianto ferroviario e per ogni veicolo è necessaria un'autorizzazione d'esercizio. Esso è conforme alle esigenze delle direttive europee sull'interoperabilità, che in una fase successiva dovranno essere ripresi nel diritto svizzero. Per impianti ferroviari situati al di fuori del campo di applicazione delle direttive sull'interoperabilità (p. es. ferrovie a scartamento ridotto), tuttavia, continua a sussistere la possibilità che l'UFT rinunci a un'autorizzazione d'esercizio. L'UFT può prendere questa decisione nell'ambito dell'autorizzazione di piani o dell'omologazione di tipi. Inoltre, può definire per via di ordinanza quali oggetti non sono considerati impianti ferroviari soggetti ad autorizzazione d'esercizio (p. es. panchine sui marciapiedi lungo i binari).

Art. 18x Omologazione di tipo (*nuovo*)

Questo articolo si basa ampiamente sulla formulazione dell'articolo 7 Oferr in vigore. Modifiche della formulazione indicano, tuttavia, che un'omologazione di tipo può essere rilasciata già a partire dal primo oggetto da approvare di una serie prevista. La soppressione dell'enumerazione «veicoli, elementi di costruzione e impianti di sicurezza», inoltre, mette in evidenza il fatto che per ogni elemento di un impianto ferroviario o di un veicolo può essere richiesta un'omologazione di tipo.

Art. 23 Prescrizioni di utilizzazione

Per garantire un esercizio ferroviario regolare, questo articolo consente di far rispettare le prescrizioni relative all'utilizzazione e al comportamento nelle stazioni ferroviarie.

Il servizio di sicurezza, finora oggetto del presente articolo, è disciplinato in una legge specifica a sé stante.

Collaborazione tra le ferrovie

Art. 33 Stazioni nodali

Il raccordo tra più gestori di infrastrutture è stato disciplinato nella Riforma delle ferrovie 1. Alcuni problemi sorti nella prassi hanno evidenziato che la nuova disposizione era troppo poco differenziata. In diverse stazioni comuni non è stato possibile procedere a un'attribuzione chiara delle responsabilità. Ne è così risultata una situazione insoddisfacente, in cui l'impresa adiacente è costretta a cofinanziare numerose spese alle quali essa rinunciarebbe nell'ambito della sua propria gestione o che organizzerebbe in modo diverso. Al contrario, l'impresa gestoria vede frenati i propri sforzi tesi ad ottenere una gestione più snella, dato che una parte delle spese viene sempre automaticamente conteggiata e che l'impresa, in qualità di proprietaria della ferrovia adiacente, non è libera di organizzare la stazione in un modo da essa ritenuto ottimale.

L'articolo 33 si riferisce ora soltanto al raccordo di ferrovie con standard tecnici uguali. Esse devono accordarsi su chi gestisce i nodi dal profilo delle infrastrutture. In tal modo si delimitano chiaramente le responsabilità. Il traffico in questi nodi si svolge secondo il principio dell'accesso alla rete. Questo articolo, perciò, *non* si applica alle imprese di trasporto.

Di regola, conformemente al capoverso 2 il limite di proprietà e d'esercizio dell'infrastruttura tra due gestori deve situarsi fuori dal nodo.

Il capoverso 3 vieta di discriminare, in un nodo, i trasporti da e verso le infrastrutture altrui rispetto agli altri. In questo modo si sancisce nuovamente in questo contesto il principio della non discriminazione.

Nonostante una chiara delimitazione dei compiti, le prestazioni reciproche dei gestori delle infrastrutture continuano a essere necessarie. Il capoverso 4 stabilisce di disciplinarle in una convenzione.

Art. 34 Raccordo dal profilo tecnico e dell'esercizio

Sono riprese le disposizioni dell'articolo 33 in vigore. Si tratta di obblighi che vanno oltre l'accesso alla rete, in particolare il cambiamento di treno senza difficoltà per i viaggiatori e lo scambio senza difficoltà di materiale rotabile.

Art. 35 Raccordo con altre imprese di trasporti pubblici

Questo articolo si riferisce ora all'articolo 34, il quale è stato ripreso dall'articolo 33 in vigore.

Art. 36 Assunzione di compiti prioritari

Con l'introduzione di nuove tecnologie e il potenziamento delle attività delle imprese di trasporto ferroviarie a livello internazionale, si è rafforzata l'idea che certe funzioni dell'infrastruttura potranno essere assunte centralmente e in maniera ottimale da un'unica impresa. Rimane aperta la questione se si debba trattare, per esempio, di un'impresa integrata di grandi dimensioni che gestisca anche l'infrastruttura, come le FFS, o invece di imprese di servizi specializzate, per esempio nella comunicazione mobile ferroviaria. Dal punto di vista delle imprese che devono cedere parte delle loro competenze è necessaria però la garanzia che le loro richieste possano trovare spazio in una gestione centralizzata. Occorrono, dunque, regole precise. Deve essere inoltre garantito che le richieste di imprese non integrate siano prese in considerazione alla stessa stregua degli interessi dell'impresa incaricata dell'assunzione di queste funzioni.

Art. 39 Servizi accessori

L'esercizio di una stazione rientra nei compiti fondamentali del gestore dell'infrastruttura. Solamente quest'ultimo avrà il diritto di istituire servizi accessori alle stazioni (cpv. 1). Inversamente, soltanto le imprese di trasporto ferroviarie hanno il diritto di istituire servizi accessori sui loro treni (cpv. 2). Il capoverso 2 vigente diventa il capoverso 3.

Sinora non è stato messo in discussione il fatto che i servizi accessori devono soddisfare anche le esigenze dei viaggiatori. Le opinioni su quali siano le esigenze dei viaggiatori divergono però molto. È interessante notare come queste divergenze d'opinione non sussistono riguardo ai negozi sulle autostrade e negli aeroporti e questo peggiora la situazione dei trasporti pubblici. Non si può quindi escludere che occorrerà rivedere ulteriormente questo articolo.

Controversie

Art. 40

Il capoverso 1 lettera d) viene completato nel senso che l'UFT può decidere sulle indennità da versare in caso di rifiuto di prestarsi al raccordo o di pretese eccessive per prestarvisi (art. 33–35). Il trattamento differenziato delle FFS nell'ultimo periodo del capoverso 2 non ha oggi più alcun fondamento e viene semplicemente abrogato.

Capitolo 5: Prestazioni particolari a favore di amministrazioni pubbliche

Art. 42 Difesa nazionale – Impianti ferroviari e veicoli

Se le imprese devono fornire prestazioni a favore della difesa nazionale, la Confederazione le indennizza. Attualmente ci si rifiuta di computare eventuali vantaggi d'esercizio, perché nel settore infrastrutturale andrebbero a carico delle priorità d'investimento e d'esercizio concordate nelle convenzioni sulle prestazioni (e da ultimo dovrebbero essere comunque pagati dalla Confederazione) e nel settore dei

trasporti potrebbero ridurre direttamente la capacità concorrenziale delle imprese a cui verrebbero addebitati.

Capitolo 6: Finanziamento dell'infrastruttura

Il presente progetto non disciplina il finanziamento dell'infrastruttura. Gli adeguamenti apportati sono da ricondurre alla nuova ripartizione della Lferr e LTV e attuano in modo sistematico la separazione dell'infrastruttura e del traffico fino ai diversi settori. La revisione completa della questione avverrà in una fase successiva con un progetto separato.

Art. 49 Principi

Questo articolo vale ancora solo per l'infrastruttura ferroviaria. Per il settore dei trasporti si rimanda all'articolo 18 LTV.

Con la nuova struttura della legge vengono esclusi gli aiuti federali agli investimenti secondo l'articolo 56 per l'infrastruttura che serve solo al traffico locale e turistico. Nel contempo, in vista dell'introduzione del nuovo modello contabile della Confederazione (NMC), l'intero finanziamento dell'infrastruttura (indennità per i costi d'esercizio, ammortamenti e prestiti) viene sottoposto alle stesse condizioni (cfr. anche n. 4.1).

Art. 50 Condizioni

Sul piano del contenuto non cambia nulla. Le prescrizioni non si trovano più nel capo IX ma nel capitolo 9 (cpv. 1 lett. a). Dato che il traffico viene ora disciplinato nella LTV, il capoverso 2 deve essere adeguato di conseguenza.

Art. 51 Offerta di prestazioni e procedura di ordinazione

Non vi sono modifiche materiali, salvo la determinazione del ricorso contenuta nel capoverso 5 per le imprese ferroviarie, che corrisponde alla nuova LTV. Secondo il capoverso 4, in caso di divergenze fra Confederazione e cantoni, nonché fra imprese ferroviarie, in materia di procedura di ordinazione è ormai il l'UFT a decidere.

La formulazione «settore dell'infrastruttura» indica che le disposizioni per il settore dei trasporti sono state tolte da questa legge e introdotte nella nuova LTV. Il capoverso 2 è un adeguamento alla forma solitamente in uso per le convenzioni sulle prestazioni del settore dell'infrastruttura.

Art. 53 Ripartizione finanziaria

L'articolo è abrogato. Sarà sostituito dal nuovo articolo 57.

Art. 57 Ripartizione finanziaria

L'attuale articolo 57 non viene più applicato da anni e pare quindi opportuno abrogarlo. Il nuovo articolo, che riassume il contenuto degli attuali articoli 53, 60 e 61, non riguarda più solo il settore dei trasporti, ma anche il finanziamento ordinario dell'infrastruttura, segnatamente indennizzi e mutui. Trattandosi del finanziamento ordinario

dell'infrastruttura si applica una sola chiave per la parte cantonale. Con l'introduzione della NPF la forza finanziaria sarà esclusa dal calcolo delle quote cantonali, mentre la quota della Confederazione sarà ridotta a una media del 50 per cento. In considerazione dello statuto speciale del Cantone dei Grigioni, non è possibile raggiungere questo obiettivo. In un trattato concluso nel 1972 con questo Cantone, la Confederazione si è impegnata a partecipare al finanziamento dell'infrastruttura ordinaria nella misura di almeno l'85 per cento. In occasione della revisione della Lferr del 1996 questo impegno è stato modificato in modo che il tasso di ogni contributo possa situarsi più o meno all'85 per cento, tenendo però conto del fatto che i rapporti dovranno essere globalmente mantenuti in occasione di futuri adeguamenti. Dato che questo statuto particolare non riguarda la capacità finanziaria, ma la rinuncia da parte della Confederazione a statalizzare le Ferrovie retiche (RhB) (e, come l'infrastruttura delle FFS, a finanziarle solo dalla Confederazione), la normativa dovrà essere applicata anche dopo l'applicazione della NPC. Questo obiettivo è stato considerato nel progetto di Riforma delle ferrovie 2 nel quadro dell'armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura e avrebbe comportato il fatto che, al momento di calcolare la partecipazione media della Confederazione, i contributi per il territorio del Cantone dei Grigioni avrebbero dovuto essere stralciati, così come le prestazioni della Confederazione per le infrastrutture nazionali delle FFS, della BLS e di alcune altre imprese. Fino a quando non entrerà in vigore il progetto di riforma concernente l'armonizzazione del finanziamento dell'infrastruttura (semplificazione del sistema e adeguamento della ripartizione dei compiti cantonali e federali alle nuove condizioni), è necessario, a titolo di soluzione transitoria e nel quadro della revisione TP, che la quota media di partecipazione della Confederazione prescritta dalla legge sia portata dal 50 al 55 per cento (art. 57 cpv. 1 Lferr). Nel quadro della possibilità istituita a livello d'ordinanza dalla NPC, questo nuovo valore medio potrà derogare per quattro anni per un massimo del 5 per cento dal tasso medio fissato nella legge, tenendo anche conto del caso speciale dei Grigioni. Una volta però che entrerà in vigore il pacchetto di riforme concernente l'armonizzazione dell'infrastruttura, dovrà essere applicata la quota media del 50 per cento prescritta dalla NPT e l'articolo 57 capoverso 1 Lferr dovrà essere adeguato di conseguenza.

Capitolo 7: Aiuto in caso di gravi danni causati dalle forze della natura

Il capitolo 7 comprende ora solamente l'articolo 59 (gli art. 57, 58, 60, 61 e 61a sono o saranno abrogati). L'articolo 56 è inserito nel capitolo 6.

Art. 59 Danni causati dalle forze della natura

L'aiuto per danni non assicurati in caso di catastrofi è mantenuto. Si riferisce però soltanto all'infrastruttura. I veicoli devono essere assicurati.

I danni causati dal maltempo possono provocare gravi difficoltà finanziarie a un'impresa. L'articolo 59 Lferr prevede quindi che i danni causati dal maltempo non assicurati e che superano la capacità finanziaria dell'impresa possono essere assunti dalla Confederazione. Conformemente all'articolo 61 Lferr in vigore, in proposito devono essere messi a disposizione fondi nell'ambito di un credito d'impegno pluriennale. Attualmente si opta per un programma comune con i contributi d'investimento di cui all'articolo 56 Lferr versati alle ITC.

I danni del maltempo non possono tuttavia essere pianificati. Già oggi questo semplice dato di fatto provoca una notevole incertezza nella pianificazione dei contributi d'investimento nel credito quadro. Il problema si porrà anche nel periodo rimanente dell'ottavo credito quadro (che è scaduto a fine dicembre 2006). Se i danni sono gravi, alcuni degli investimenti pianificati non possono essere finanziati perché i mezzi finanziari ancora disponibili sono utilizzati per riparare i danni.

Nemmeno nell'ambito delle future convenzioni sulle prestazioni né del limite di spesa sarà possibile pianificare questi fondi. I danni causati dalle forze della natura negli ultimi anni e la loro entità hanno dimostrato che bisogna reagire in modo mirato nella situazione specifica.

I contributi federali in caso di maltempo per le imprese ferroviarie devono continuare a essere garantiti. Se necessario, devono essere stanziati con un supplemento al budget federale. Non sono più vincolati a un credito d'impegno.

Per questo motivo proponiamo di abrogare l'articolo 61a nella sua forma attuale e di lasciare invariato l'articolo 59. In tal modo è garantita una semplice concessione di fondi mediante supplementi al budget.

Art. 60, 61 e 61a

Questi articoli sono sostituiti dalle nuove disposizioni degli articoli 57 e 58. Vedi anche il commento all'articolo 59.

Capitolo 8: Separazione dei trasporti e dell'infrastruttura

Il contenuto dell'articolo 62 in vigore viene ora articolato diversamente e, con lievi adeguamenti, trasferito nei nuovi articoli 62–65.

Art. 62–64

Il contenuto dell'articolo 62 viene rielaborato sul piano linguistico, articolato in modo chiaro e trasferito nei nuovi articoli 62–64. La base per la definizione del settore dell'infrastruttura è costituita dall'accesso alla rete, così come è ancorato in particolare nel diritto comunitario. Si rinuncia a derogare dai principi che sono validi a livello europeo, ciò che semplifica non solo la conclusione di accordi bilaterali ma anche la cooperazione delle imprese ferroviarie nella quotidiana gestione transfrontaliera.

La delimitazione dell'infrastruttura ha un aspetto operativo, ma ha pure un'importanza a livello finanziario. Infine, la delimitazione permette anche di definire i beni patrimoniali che possono essere oggetto di un riscatto (art. 75).

Oltre all'aspetto funzionale riguardante l'accesso alla rete, l'infrastruttura deve poter essere sottoposta a una delimitazione sensata dal profilo economico. Il minimo, stabilito nel capoverso 1 (cfr. anche art. 1 della direttiva 2001/12/CE del 26 febbraio 2001), risulta dagli impianti e le installazioni che sono necessari per l'accesso alla rete. Sono inclusi in particolare il binario, gli impianti d'alimentazione elettrica (linea di alimentazione, sottostazioni, rettificatrici), gli impianti di sicurezza, le installazioni per il pubblico, gli impianti di carico pubblici, le stazioni di smistamento e gli edifici di servizi e i locali necessari.

Tuttavia, l'infrastruttura non può venir ridotta in questa ristretta definizione; essa deve poter inglobare altre funzioni connesse. Costruzioni, impianti, installazioni e funzioni elencati nel capoverso 2 non devono quindi far parte necessariamente dell'infrastruttura, ma possono esservi associate se il rapporto funzionale è sufficientemente importante. Ne fanno parte ad esempio centrali elettriche e linee di trasmissione, in particolare se sono orientate verso i bisogni specifici della ferrovia. La vendita dei biglietti può inoltre essere associata all'infrastruttura nella misura in cui essa viene svolta da persone o in locali che fanno parte dell'infrastruttura per altri scopi. Le imprese di trasporto devono poter essere libere di destinare ad altri scopi gli immobili che non utilizzano (più) o che utilizzano solo in parte. A seconda della sistemazione degli impianti e della situazione gestionale, la manutenzione saltuaria del materiale rotabile e del servizio di manovra devono essere centralizzati in una stazione. In questo caso i compiti incombono all'impresa d'infrastruttura che è ad ogni modo incaricata della gestione della stazione. Il disciplinamento chiarisce tuttavia che vi sono settori che per motivi funzionali possono o devono far parte dell'infrastruttura, senza essere direttamente oggetto dell'accesso alla rete.

Tuttavia, il capoverso 3 stabilisce che, in tutti i casi, è escluso che l'impresa di infrastruttura fornisca lei stessa prestazioni (trazione) nel traffico merci e viaggiatori.

L'articolo 63 chiarisce che il settore dell'infrastruttura non ingloba solo gli impianti e le installazioni elencati nell'articolo 62, ma anche il loro esercizio e la loro manutenzione.

Per quanto riguarda l'organizzazione, l'articolo 64 stabilisce che il settore dell'infrastruttura deve essere separato dalle prestazioni di trasporto, il che include naturalmente anche la direzione operativa. In questo modo si chiarisce l'obbligo dell'impresa integrata di provvedere a un'organizzazione e gestione senza discriminazioni del settore infrastrutturale. Vale ancora il principio secondo cui l'UFT può prevedere eccezioni per le ferrovie a scartamento ridotto e le imprese ferroviarie minori.

I settori di cui all'articolo 62 capoverso 2, che fanno parte facoltativamente dell'infrastruttura, fatturano tutti i loro costi ai beneficiari di prestazioni. La formulazione previgente, secondo la quale essi non devono provocare costi non coperti, può essere fraintesa. Se in effetti l'infrastruttura di cui al capoverso 3 è beneficiaria di prestazioni, le costruzioni, gli impianti e le installazioni possono benissimo provocare costi non coperti.

Art. 65 *Esenzione fiscale*

Per raggiungere una parità di trattamento di tutte le imprese, questo articolo stabilisce ora che tutti gli impianti e le installazioni dell'infrastruttura sono esenti dalle imposte cantonali e comunali sui beni immobili (sinora solamente art. 21 LFFS).

Capitolo 9: Contabilità

Il contenuto degli articoli 63 e 64 in vigore si ritrova, per quanto necessario, nei nuovi articoli 66 e 67. Si può rinunciare al vecchio contenuto dell'articolo 65 (Riserva) dal momento che, contemporaneamente, viene abrogata la disposizione derogatoria del CO. Alle imprese ferroviarie, perciò, si applicano le disposizioni generali del CO, il cui tenore è lo stesso dell'articolo 65 Lferr in vigore. Dato che in

questo disegno è venuta a cadere la suddivisione in una rete di base e in una rete complementare, prevista invece nel messaggio concernente la Riforma delle ferrovie 2, l'articolo 66 Lferr deve essere riformulato di conseguenza.

Art. 66 Principi

Per la contabilità si rimanda alla LTV. Soltanto le disposizioni speciali menzionate qui di seguito sono ancora disciplinate nella Lferr.

La separazione contabile del settore dell'infrastruttura (cpv. 2) si applica a tutte le imprese senza eccezioni. Possono rinunciare a un proprio bilancio quelle imprese alle quali è stata concessa una deroga all'obbligo di separare i settori organizzativi secondo l'articolo 64.

Il capoverso 3 enuncia, a titolo di disposizione speciale, che il conto investimenti deve essere tenuto secondo il principio al lordo. La disposizione è necessaria perché, di norma, si ammortizza a partire dal valore a nuovo e non dal valore contabile attuale.

Art. 67 Impiego dell'utile e remunerazione del capitale proprio

Il capitale proprio dell'infrastruttura non deve essere remunerato e non sono ammesse le ripartizioni dell'utile a carico del conto dell'infrastruttura. Se un'impresa ferroviaria termina la sua attività in un settore che gode del diritto all'indennità, la riserva speciale diventa capitale proprio. A talune condizioni può esservi un'imposizione posticipata dell'utile.

Art. 70, 71, 72 e 74

Questi articoli sono superflui a seguito del trasferimento delle disposizioni principali sulla contabilità nella LTV e possono quindi essere abrogati.

Capitolo 10: Diritto di compera degli enti pubblici

Art. 75 Diritto di compera nell'interesse del Paese

La Lferr stabiliva sinora che la Confederazione poteva acquistare qualsiasi ferrovia titolare di una concessione ai sensi dell'articolo 5 mediante versamento di un'indennità se l'interesse del Paese lo esigeva (riscatto).

La Confederazione è responsabile di mantenere e di rendere disponibile un'infrastruttura ferroviaria efficiente, anche se attualmente non gestisce un'impresa ferroviaria. In questo senso occorre precisare che il riscatto vale solamente per l'infrastruttura; la parte del «trasporto» di un'impresa ferroviaria non è attualmente riscattabile.

Il nuovo disciplinamento esonera di conseguenza la Confederazione dall'obbligo di rilevare anche la parte relativa al trasporto di un'impresa (ciò che non vieterebbe nel singolo caso un acquisto in base a trattative private). Le ripercussioni immediate di questa regolamentazione non sono prevedibili: si tratta di una regola preventiva.

Come prezzo di riscatto vale ora il valore contabile. In questo modo si aumenta anche la pressione sulle imprese perché allestiscano il bilancio secondo i principi

della «true and fair view». Si rinuncia al vigente termine di notificazione per il riscatto. Lo scopo dell'articolo concernente il riscatto non è più quello di acquistare imprese prospere, ma di garantire la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria in situazioni straordinarie. Simili situazioni richiedono che si possa agire rapidamente.

Art. 76 Oggetto dell'acquisto

La nozione di «infrastruttura ferroviaria», menzionata nell'articolo 75 come oggetto di riscatto, è chiarita nell'articolo 62 capoversi 3 e 4. Si può quindi rinunciare a precisarla ulteriormente in relazione al riscatto.

Art. 77 e 78 Calcolo dell'indennità e computo

Il prezzo d'acquisto e il computo di mutui sono disciplinati ora nell'articolo 75 e di conseguenza si può rinunciare agli articoli 77 e 78.

Capitolo 11: Attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza nel settore ferroviario

Art. 80 Esame di capacità (*nuovo*)

Questa disposizione costituisce la base legale per il disciplinamento dell'esame dei macchinisti già ripreso a livello di ordinanza sulle ferrovie. Nel frattempo deve essere istituita la possibilità di sottoporre a esami o di vincolare a determinate condizioni personali anche altre persone che esercitano un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza nel settore ferroviario.

Art. 81 Inidoneità a prestare servizio (*nuovo*)

Contrariamente a quanto avviene per il traffico stradale, per le ferrovie non ci sono disposizioni legali concernenti l'abuso di alcol e di droghe. Dal momento che la responsabilità del personale che svolge attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza nei trasporti pubblici è molto grande, non si possono tollerare simili rischi. Il disciplinamento nella legge sulle ferrovie, che contiene rimandi alle leggi per gli altri responsabili dei trasporti, parifica i macchinisti, gli autisti di bus e i conducenti di battelli.

È sancito il divieto di esercitare un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza in stato di ebbrietà o in uno stato che pregiudica in altro modo la necessaria capacità fisica e psichica. Finora mancava una disposizione di questo tipo per il settore ferroviario, mentre per gli autisti di veicoli stradali e i conducenti di battelli valevano le disposizioni generali relative ai mezzi di trasporto.

La nozione di persona che esercita un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza nel settore dei trasporti pubblici non comprende soltanto funzioni evidenti come quella del macchinista, ma anche tutte le attività pertinenti, quindi anche quelle svolte da persone che non hanno una funzione nell'ambito della sicurezza ma eccezionalmente svolgono un lavoro in questo settore. I lavori considerati attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza conformemente alla presente legge sono precisati a livello di ordinanza (art. 85 cpv. 2).

Art. 82 Accertamento dell'indoneità a prestare servizio (*nuovo*)

Il capoverso 1 autorizza l'analisi alcolemica sistematica dell'alito, quindi in assenza di sospetti, come prescritto anche dall'articolo 55 della legge sulla circolazione stradale (RU 2002 2767).

Se il comportamento di una persona prima del servizio appare strano (frequenti ritardi, mancanza di concentrazione, percezioni olfattive o di altro tipo ecc.), secondo il capoverso 2 oltre all'analisi alcolemica dell'alito possono essere ordinati anche altri esami preliminari. Si pensa in questo contesto agli esami dell'urina, della saliva o del sudore che possono indicare il consumo di alcol, medicinali o stupefacenti. Affinché questi esami preliminari possano essere ordinati, devono sussistere sospetti. Sarebbe in effetti sproporzionato sottoporre in ogni momento a simili esami chiunque eserciti un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza.

Come nella LCStr, nel capoverso 3 si istituisce la base di diritto federale per effettuare una prova del sangue se, dopo aver eseguito l'analisi alcolemica dell'alito conformemente al capoverso 1 o gli ulteriori esami preliminari di cui al capoverso 2, vi sono segnali di indoneità a prestare servizio. Dal momento che l'analisi dell'alito non può essere effettuata contro la volontà della persona controllata, si deve poter disporre di misure coercitive di sostegno, quindi di una prova del sangue.

Art. 83 Revoca della licenza (*nuovo*)

Se l'idoneità a prestare servizio è pregiudicata a lungo termine, deve essere ritirata la licenza.

Art. 84 Competenze (*nuovo*)

Oltre che dalle autorità di polizia cantonali e dall'Ufficio federale competente, le misure possono anche essere ordinate ed eseguite dalle imprese stesse, se designano persone o unità aziendali preposte a tal fine. In questo caso le misure possono essere prese solamente contro impiegati e incaricati dell'impresa in questione.

Art. 85 Disposizioni di esecuzione (*nuovo*)

Capoverso 1: la determinazione del tasso alcolemico in caso di ebbrietà (lett. a) e di altri valori limite (lett. b) è di nostra competenza, in deroga alla LCStr. Questa scelta si giustifica per il fatto che le persone interessate da queste disposizioni costituiscono una cerchia molto ristretta. L'interesse della popolazione a influire sul valore limite da fissare è di conseguenza inferiore che non nel settore stradale. In base alla prassi vigente nel settore ferroviario, il valore limite di concentrazione di alcol nel sangue sarà più basso di quanto non sia attualmente nel settore stradale.

Emaniamo inoltre prescrizioni sui diversi metodi d'inchiesta (lett. c). Possiamo consentire la valutazione degli esami (lett. d) e stabiliamo condizioni che gli organi interni alle imprese e le persone incaricate concretamente di eseguire le misure devono adempiere affinché le stesse possano essere eseguite (lett. e). Gli organi e le persone incaricate dell'esecuzione delle misure, per esempio, non possono avere una relazione diretta con l'interessato in quanto suoi superiori. Prelievi del sangue e provvedimenti simili devono essere eseguiti soltanto da personale qualificato.

Capoverso 2: le attività di sicurezza sono designate dal nostro Consiglio. La guida di veicoli rientra indubbiamente in queste attività, tuttavia vi sono anche altre profes-

sioni che devono esservi incluse, soprattutto nell'ambito dell'utilizzo di impianti di sicurezza. Queste professioni sono in continuo mutamento e non è quindi opportuno definirle a livello di legge. La loro determinazione da parte nostra può tenere conto senza indugio dell'evoluzione del settore.

Capitolo 12: Disposizioni penali e misure amministrative

Art. 86 Contravvenzioni (*nuovo*)

Il fatto di entrare, attraversare o pregiudicare intenzionalmente in altro modo i fondi appartenenti all'esercizio ferroviario costituisce una contravvenzione ed è quindi perseguito su querela. L'elevata sanzione sotto forma di multa fino a 10 000 franchi indica che non si tratta di un delitto minore.

Art. 86a Infrazioni contro prescrizioni inerenti alla costruzione e all'esercizio (*nuovo*)

La realizzazione di progetti di costruzione senza le necessarie approvazioni dei piani o la messa in servizio di impianti senza le relative autorizzazioni sono considerate dal profilo giuridico come delitti qualificati e possono quindi comportare pene detentive fino a tre anni o pene pecuniarie. Queste sanzioni si applicano anche in caso di infrazioni contro decisioni fondate sulla legge o su una disposizione di esecuzione.

Se questi reati colpiscono una persona giuridica di diritto pubblico o privato o una società commerciale, si applicano le disposizioni penali alle persone fisiche che avrebbero dovuto agire per le persone giuridiche o le società commerciali in questione.

Art. 87 Esercizio di un'attività che ha rilevanza sotto il profilo della sicurezza in uno stato non idoneo a prestare servizio (*nuovo*)

La nozione di «settore ferroviario» comprende tutte le ferrovie ai sensi dell'articolo 1 Lferr.

Capoversi 1 e 2: la «guida in stato di ebbrezza» è punita con la multa (in quanto contravvenzione qualificata). Se si supera un secondo valore limite «qualificato» (cfr. art. 85 cpv. 1 lett. a) da noi fissato, la pena è la detenzione o la multa (delitto). L'espressione «per altri motivi non è idoneo a prestare servizio» comprende anche cause come la malattia, l'eccessiva stanchezza o problemi psicologici.

Capoverso 3: i superiori che inducono i loro subalterni a prestare servizio in uno stato non idoneo o che non impediscono secondo le loro possibilità il servizio in uno stato non idoneo sono puniti con la stessa pena se hanno agito intenzionalmente. Con questo s'intende ottenere che i superiori assumano la loro responsabilità di direzione e prendano i provvedimenti adeguati se i loro collaboratori hanno problemi di alcol o di droga.

Art. 87a Elusione di misure per accertare l'inidoneità a prestare servizio
(nuovo)

È punito con la detenzione o con la multa anche chi elude misure per accertare l'inidoneità a prestare servizio. Anche in questo caso i superiori devono adempiere lo stesso obbligo.

Art. 88 Perseguimento d'ufficio

Viene ripresa la stessa disposizione contenuta nell'articolo 62 LTV. I reati contro impiegati dei trasporti pubblici sono perseguiti d'ufficio.

Art. 88a Competenza

Come in passato, il perseguimento e il giudizio delle infrazioni alle disposizioni della Lferr spetta ai Cantoni.

Art. 89 Misure amministrative

L'UFT può pronunciare ammonimenti, revocare o limitare autorizzazioni, permessi e licenze se il beneficiario non si attiene alle regole o se sono venute a cadere le condizioni per il rilascio.

Come prescritto finora nella Lferr, l'UFT può esigere che le persone denunciate siano destituite dalle loro funzioni.

Queste misure amministrative sono indipendenti dal procedimento penale.

Art. 89a Obbligo di notificazione

Per poter prendere le misure di cui all'articolo 90, l'autorità competente deve ricevere le informazioni necessarie.

Capitolo 13: Disposizioni finali

Art. 91 Validità delle vecchie concessioni

Sono necessarie nuove disposizioni transitorie per l'espropriazione, dal momento che deve essere stabilito per quali concessioni dell'infrastruttura sussiste un interesse pubblico. Il versamento di un'indennità da parte dell'ente pubblico può essere valutato come un chiaro segnale di interesse pubblico. Le infrastrutture che servono unicamente al traffico turistico non ricevono attualmente alcuna indennità.

Art. 93 Liquidazione forzata e concordato dopo la revoca della concessione

Il rinvio all'articolo 90 contenuto nel capoverso 1 non è più attuale e viene quindi stralciato. L'articolo 90 infatti è già stato abrogato a partire dal 1° gennaio 1999 nel quadro della Riforma delle ferrovie I.

Art. 94 Emolumenti

Il presente articolo è sostituito dal nuovo articolo 46a della legge federale sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010) e di conseguenza può essere abrogato.

Art. 95 Applicazione della legislazione sulle ferrovie ad altre imprese

Per le imprese di navigazione, di trasporto a fune e filoviarie con una concessione ai sensi degli articoli 6–8 LTV, i riferimenti contenuti sinora nell'articolo 95 sono ripresi direttamente nelle relative leggi (LITF, LNI e legge federale sulle imprese filoviarie). Il capoverso 5 in vigore finora diventa unico.

Disposizioni transitorie della modifica del 24 marzo 1995 e del 20 marzo 1998

Queste disposizioni transitorie riguardano disposizioni che sono state trasferite nella LTV, dal momento che i termini sono scaduti. È opportuno quindi abrogarle.

Disposizioni transitorie della modifica del ...

Dato che in futuro anche l'infrastruttura delle FFS sarà soggetta al regime della concessione, occorre in primo luogo disciplinare la transizione. Le FFS ricevono per legge una concessione per la rete che esercitano attualmente. La concessione può essere modificata e rinnovata secondo le disposizioni della Lferr. Per garantire la trasparenza e la certezza del diritto il contenuto di questa concessione è stampato in allegato al presente messaggio.

2.3.3.15 Legge sul raccordo RAV (LRAV)

Attualmente l'articolo 8 lettera a LRAV prevede la concessione di mutui rimborsabili, a interesse variabile, per il finanziamento dei provvedimenti in Svizzera. Questa formulazione è lacunosa. A causa di una svista manca il termine «condizionalmente». L'articolo in questione viene quindi completato nel seguente modo: «mutui rimborsabili *condizionalmente*, a interesse variabile».

Senza questa aggiunta, ai fornitori sarebbe possibile accordare (per il finanziamento di provvedimenti in Svizzera) solo mutui a tasso variabile rimborsabili e contributi a fondo perso, ma nessun prestito rimborsabile condizionalmente. La modifica proposta è di mera tecnica finanziaria e corrisponde alle decisioni approvate dal Parlamento il 17 giugno 2005 conformemente al messaggio concernente modifiche nel finanziamento dei progetti FTP (FINIS).

Occorre partire dal principio che i fornitori non firmeranno una convenzione che si basa su un testo di legge lacunoso, che impone loro impegni difficili da assolvere. Le convenzioni devono tuttavia essere necessariamente concluse nel 2007.

Purtroppo questo errore è stato ravvisato solo dopo che l'Assemblea federale si è pronunciata sulla LRAV. Per la sua rettifica è tuttavia necessario seguire una procedura formale come per qualsiasi altra modifica di legge. Data l'urgenza, la rettifica della LRAV viene inserita nel presente progetto.

2.3.3.16 Legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese

Nella sua forma attuale, l'articolo 9 capoverso 2 distingue gli elementi che fanno parte dell'infrastruttura (lett. a: il corpo della ferrovia e le parcelle di terreno che ne dipendono, compresi le stazioni principali e secondarie, le tettoie da merci, le officine, le rimesse, le case di cantoniere e tutti gli altri edifici che sono sulla linea e alle sue dipendenze) da quelle in relazione al trasporto (lett. b: tutto il materiale spettante all'esercizio e alla manutenzione della linea costituita in pegno). Questa differenziazione non influisce tuttavia sulla prassi poiché entrambe le categorie formano insieme l'oggetto del pegno.

La modifica proposta si prefigge di eliminare dall'oggetto del pegno il materiale rotabile. A tal fine è necessario abrogare la lettera b. La formulazione in vigore designa un insieme di elementi fra i quali il materiale utilizzato per l'esercizio – pur essendo uno dei più importanti – è comunque uno dei tanti. Il materiale adibito alla manutenzione delle linee è inserito nel nuovo articolo 9 capoverso 2.

La presente modifica comporta anche l'adeguamento dell'articolo 27 capoverso 2.

2.3.3.17 Legge sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS)

Il nuovo articolo 2 capoverso 3 sancisce la base secondo cui le FFS sono disciplinate esclusivamente dalla Lferr per quanto concerne il finanziamento dell'infrastruttura e il rilascio della concessione d'infrastruttura.

L'articolo 4 può essere stralciato poiché le FFS ora sottostanno completamente alla Lferr e ricevono una concessione dell'infrastruttura.

Articolo 5: la LTV si applica a tutte le imprese di trasporto, cosicché non è più necessario menzionarla esplicitamente nella legge sulle FFS.

Il nuovo articolo 7a sancisce gli obiettivi strategici del Consiglio federale, analogamente a quanto avviene per Posta e Swisscom. Tali obiettivi strategici completano e concretizzano la convenzione sulle prestazioni e definiscono l'impostazione strategica dell'impresa nell'ambito delle linee politiche. Analogamente a quanto avviene per Posta, Skyguide e RUAG, la competenza di fissare questi obiettivi è nostra e non del Parlamento, il quale esercita la sua funzione di gestione nell'ambito della convenzione sulle prestazioni (ordinazione).

Con l'abrogazione degli articoli 17 e 18 le FFS sono parificate alle altre società per quanto concerne il preventivo e i conti. Dato che la Confederazione è l'azionista unico, il nostro Consiglio esercita attualmente i poteri dell'assemblea generale. Normalmente nelle società anonime la responsabilità del preventivo compete al consiglio di amministrazione. Con l'adeguamento della legge, le FFS saranno parificate alle altre imprese ferroviarie e si applicheranno quindi la Lferr e il CO. Ai sensi dell'articolo 10 LFFS, al nostro Consiglio continua a competere la responsabilità del consuntivo. Per quanto riguarda il preventivo la competenza – in base al CO – è riservata al consiglio di amministrazione.

L'articolo 19 diventa caduco poiché in futuro il rendiconto e il finanziamento saranno retti dalla Lferr.

L'articolo 22 (Diritto applicabile) stabilisce che le FFS non sottostanno agli articoli 99–101 LFus e che solo la LFFS permette ancora di derogare alla Lferr; ciò non vale per le ordinanze.

2.3.3.18 Legge federale sul trasporto pubblico (LTP)

Tutti gli articoli della legge federale sul trasporto pubblico che riguardano il traffico viaggiatori vengono trasferiti nella LTV. Il campo di applicazione della LTP si limita ormai alle disposizioni riguardanti il trasporto di merci su rotaia, alle imprese di trasporto a fune e alle imprese di navigazione con concessioni ai sensi dell'articolo 6 LTV, nella misura in cui trasportano merci. Essa assume perciò la denominazione di legge sul trasporto di merci (LTM). Oltre agli adeguamenti legati alla legge sul controllo della sicurezza tecnica (art. 4), cambiamenti concreti riguardano unicamente i seguenti articoli:

Art. 4 Trasporto di merci pericolose

Con questa disposizione vengono migliorate le basi legali, finora insufficienti in quest'ambito, per le attuali disposizioni a livello di ordinanza del Consiglio federale e del DATEC.

In particolare vengono introdotte norme di delega al nostro Consiglio e al Dipartimento necessarie per il settore delle merci pericolose.

Art. 8 Prestazioni commissionate dai poteri pubblici

L'articolo 8 viene esteso in modo che possa servire da base legale per la richiesta di prestazioni di trasporto merci su una rete a scartamento ridotto e per lo stanziamento dei necessari contributi agli investimenti. Finora la base legale si trovava nella Lferr. In quest'ambito, tuttavia, la maggior parte dei contributi e degli aiuti finanziari si basa oggi sui mezzi a destinazione vincolata risultanti dall'imposta sugli oli minerali, disciplinati nella legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (RS 725.116.2). Uno degli scopi di questa disposizione è sostenere l'approvvigionamento delle regioni periferiche. Un'ordinazione per il traffico merci a livello nazionale non è per contro possibile.

Art. 8a Trasporti nell'ambito della cooperazione nazionale in materia di sicurezza

Alla base di questa disposizione vi sono considerazioni in materia di politica di sicurezza. La priorità che tali trasporti assumono in situazioni speciali e straordinarie le conferisce un peso particolare.

Art. 51 Delitti

Con la disposizione penale contenuta nell'articolo 51, riceviamo la competenza di stabilire quali infrazioni contro le disposizioni di applicazione della presente legge sono punibili. I reati, inclusi nel termine delitti, possono essere puniti, a seconda della loro gravità, oltre che con una multa anche con una pena detentiva.

Se una persona giuridica di diritto pubblico o privato oppure una società commerciale sono colpite da simili reati, le disposizioni penali si applicano alle persone fisiche che avrebbero dovuto agire per conto delle persone giuridiche o delle società commerciali interessate.

Art. 51a Perseguimento d'ufficio

L'articolo 51a adotta la stessa disposizione prevista nell'articolo 74 LTV. I reati punibili sono ora perseguiti d'ufficio se commessi nei confronti di impiegati dei trasporti pubblici.

2.3.3.19 Legge sugli impianti di trasporto a fune (LITF)

In seguito a una modifica della Lferr (abrogazione di un articolo) è necessario prevedere una base legale esplicita nella legge sulle funivie per le attività che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza del personale, del finanziamento dell'infrastruttura nonché per il servizio indipendente di inchiesta sugli incidenti. Vi saranno inoltre modifiche legate alla legge sul controllo della sicurezza tecnica (articoli 3, 6, 17, 22, 26 e 27).

2.3.3.20 Legge federale sulle imprese filoviarie (LIF)

Conformemente alla riveduta normativa in materia di pegno nel settore ferroviario, anche per le imprese filoviarie i veicoli non sono più considerati oggetti di pegno (art. 3 cpv. 2).

Le disposizioni sul rilascio della concessione possono essere stralciate anche nella legge sulle imprese filoviarie (RS 744.21). Nell'articolo 4 è introdotto un rinvio alla LTV e gli articoli 5, 6 e 8 sono abrogati.

L'articolo 11a conteneva un rinvio alla legislazione applicabile alle ferrovie secondarie. Poiché non esiste più una legislazione specifica sulle ferrovie secondarie e la definizione di ferrovia secondaria è abrogata, è sufficiente che un articolo rinvii semplicemente al diritto ferroviario qualora sia ancora necessario.

Per quanto concerne l'inidoneità a prestare servizio, sono applicabili per analogia le disposizioni, in particolare quelle penali, della Lferr (art. 18 cpv. 2).

2.3.3.21 Legge federale sulla navigazione interna (LNI)

La legge elenca in modo esaustivo le disposizioni previste dalla Lferr applicabili anche alle imprese di navigazione titolari di una concessione.

Nella legge del 30 ottobre 1975 sulla navigazione interna (LNI; RS 747.201) possono essere stralciate le disposizioni sul rilascio della concessione. In futuro, l'articolo 7 rinvierà di fatto alle pertinenti norme della LTV, mentre l'articolo 57 viene abrogato. Di conseguenza l'articolo 41 prevede che in caso di inidoneità degli impiegati delle imprese di navigazione titolari di una concessione si applichi la LTV.

Per quanto concerne l'inedoneità al servizio, alle imprese di navigazione titolari di una concessione federale sono applicabili per analogia le disposizioni, in particolare quelle penali, dalla Lferr (art. 41 cpv. 3).

Si dovranno inoltre apportare modifiche e adeguamenti legati alla legge sul controllo della sicurezza tecnica (articoli 7a, 8, 11, 12 e 14).

2.3.3.22 Legge sulla durata del lavoro (LDL)

In generale

Nell'ambito delle prescrizioni sulla durata del lavoro, non si prevede né di liberalizzare né di inasprire il diritto vigente. In particolare si teme che, con la prossima apertura del mercato ferroviario, una liberalizzazione in questo settore possa comportare rischi troppo elevati sia dal profilo della sicurezza che del dumping sociale. Non occorre apportare modifiche materiali rilevanti, ma è sufficiente adeguare la legge sulla durata del lavoro (LDL) sulla base delle modifiche già attuate in seguito alla Riforma delle ferrovie 1.

La modifica ruota attorno all'adeguamento del campo d'applicazione: devono essere assoggettate alla LDL anche le imprese ferroviarie senza concessione che circolano in virtù dell'accesso alla rete. Di fatto, in un regime di concorrenza occorre istituire le stesse condizioni per tutte le imprese di trasporto senza svantaggiare quelle che sono titolari di una concessione.

Commento dei singoli articoli

Art. 1 Imprese

Dall'entrata in vigore della Riforma delle ferrovie 1, anche la Posta svizzera e le FFS necessitano di una concessione per il trasporto di viaggiatori. Questa condizione è contraria al diritto previgente secondo cui entrambe le imprese avevano per legge il diritto di trasportare viaggiatori. La nuova formulazione del capoverso 1 lettere b e c chiarisce che anche la Posta e le FFS fanno parte delle imprese ferroviarie e di autoservizi in concessione. La modifica del capoverso 1 lettera f implica che tutte le corse che sottostanno alla privativa del trasporto di viaggiatori comportino l'assoggettamento alla LDL delle imprese che le effettuano.

Il capoverso 1^{bis} tiene conto anzitutto del fatto che la Riforma delle ferrovie 1 ha trasformato la concessione ferroviaria precedentemente esistente in una concessione dell'infrastruttura, rendendo necessaria una concessione per il trasporto di viaggiatori. Dalla nuova disposizione deve scaturire inequivocabilmente che sia il gestore di una concessione dell'infrastruttura sia le imprese di trasporto in concessione sottostanno alla LDL. Inoltre occorre garantire che anche le imprese di trasporto che non necessitano di una concessione per svolgere la loro attività (trasporto saltuario di viaggiatori, trasporto merci) sottostiano alle disposizioni della LDL. In tale ambito è irrilevante se esercitano il diritto di accesso alla rete istituito dalla Riforma delle ferrovie 1 o se circolano soltanto in virtù di un contratto con il gestore di una concessione dell'infrastruttura. Determinante è il fatto che tali imprese sono degli attori

in libera concorrenza sul mercato dei trasporti pubblici. Di conseguenza devono sottostare tutte alle stesse condizioni relative al diritto del lavoro.

Art. 2 Lavoratori

Nel capoverso 2 l'espressione «corse soggette a concessione» sostituisce l'espressione «corse regolari di linea». In tal modo si assicura che tutte le forme di trasporto in concessione siano assoggettate alla LDL e non solamente una.

La modifica del capoverso 3 tiene conto del fatto che, nel settore della Posta, l'opzione dell'assoggettamento degli ausiliari privati concerne soltanto le agenzie postali (persone giuridiche).

Art. 4 cpv. 1 Tempo di lavoro

In futuro, tutte le imprese dovranno avere la possibilità di introdurre il tempo di lavoro annuale. Sino ad oggi questo modello poteva essere adottato solamente nell'ambito di un contratto di lavoro collettivo. Il tempo di lavoro annuale – sempre più diffuso nel mondo del lavoro – consente di meglio tenere conto delle oscillazioni stagionali nelle imprese di trasporto rispetto al tempo giornaliero medio su 28 giorni e offre al lavoratore un maggior margine di manovra nell'organizzazione del suo tempo di lavoro. La nuova norma non pregiudica le disposizioni vigenti sulla durata massima del lavoro, sui turni di servizio e di riposo, né quelle sul lavoro notturno, che rimangono tutte applicabili nella loro forma attuale.

Art. 11 Conducenti di veicoli

Analogamente all'articolo 2, anche in questo caso occorre estendere la normativa a tutte le corse soggette a concessione e non soltanto a quelle di linea, cosicché il capoverso 2 si applica a tutti i conducenti di veicoli a motore impiegati indistintamente in tutti i trasporti in concessione.

Art. 16 Giovani

L'articolo contiene le prescrizioni di protezione speciale per i giovani. Finora la LDL rispecchiava per analogia il tenore della legge sul lavoro. Con la presente modifica ci si adegua unicamente alla revisione della legge sul lavoro del 20 marzo 1998. Poiché queste disposizioni non perseguono primariamente la sicurezza dei trasporti pubblici bensì la protezione dei giovani, non vi è alcun motivo per non applicare direttamente le disposizioni della legge sul lavoro (art. 29–32).

Art. 17 Altri gruppi di lavoratori

Fino ad oggi, la protezione delle donne incinte, delle puerpere e delle madri allattanti era anch'essa disciplinata in conformità alla legge sul lavoro riveduta il 20 marzo 1998. Pure in questo ambito, le particolarità specifiche dei trasporti pubblici non richiedono disposizioni separate o derogatorie alla legge sul lavoro. In futuro si rinvierà pertanto alle corrispondenti disposizioni della legge sul lavoro (art. 35, 35a e 35b). Spetta a noi inoltre vietare, per motivi sanitari, l'occupazione delle donne incinte o di altri gruppi di lavoratori in determinate attività oppure subordinare queste attività a un'autorizzazione speciale.

2.3.3.23 Legge federale concernente l'Ufficio svizzero del turismo

Le FFS e la Posta (servizio degli autopostali) erano tenute a impegnarsi nei confronti dell'Ufficio svizzero del turismo. Visto che tale obbligo non è imposto a nessun'altra ITC, occorre esentarne anche la Posta e le FFS (art. 5). Lo scopo non è di obbligare i trasporti pubblici a ritirarsi dal marketing turistico, ma semplicemente di istituire una parità giuridica fra le FFS, la Posta e le altre ITC.

2.3.3.24 Legge sul riciclaggio di denaro (LRD)

L'articolo 24 capoverso 2 della legge sul riciclaggio di denaro viene adeguato alla situazione attuale. Dal profilo sostanziale, la norma viene mantenuta in modo tale da consentire sia alla Posta sia alle FFS e alle altre ITC di gestire un organismo di autodisciplina proprio.

3 Ripercussioni

3.1 Per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Al momento attuale, le ripercussioni dovute alla modifica del finanziamento del materiale rotabile sono difficilmente quantificabili. Saranno evidenti solamente con il progredire delle acquisizioni. Indicazioni più precise al riguardo verranno fornite nel messaggio concernente il credito d'impegno concernente la garanzia della Confederazione per il finanziamento dei mezzi d'esercizio.

Il nuovo regime della polizia ferroviaria non comporta direttamente maggiori spese né aumenti delle indennità. Occorre tuttavia rilevare che il problema sociale della violenza e del vandalismo incide sempre maggiormente sui bilanci aziendali, causando un maggior fabbisogno in materia d'indennità. Vi è comunque la possibilità che grazie a una polizia ferroviaria efficace o altre migliorie nell'assistenza e nella vigilanza sia possibile rallentare, se non addirittura azzerare, l'aumento di spesa in questo settore.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Oneri supplementari andranno a carico della Confederazione per procedere al confronto degli indici finanziari, anche se dovrebbe esser possibile compensarli in parte con l'introduzione della procedura di ordinazione biennale. Inoltre, vista la garanzia della Confederazione per il finanziamento del materiale rotabile e la possibilità di concludere convenzioni sugli obiettivi con le imprese di trasporto concessionarie, vi è da prevedere un maggior carico di lavoro. Nell'ambito della revisione TP si prevede quindi un fabbisogno di personale pari a due impieghi a tempo pieno.

3.1.3 Sulla neutralità dei costi

Per quanto concerne gli effetti sulla neutralità dei costi si rinvia al numero 3.1.1.

3.2 Sui Cantoni e sui Comuni

3.2.1 Ripercussioni finanziarie

Per quanto riguarda il finanziamento del materiale rotabile, i singoli cantoni beneficeranno di uno sgravio, visto che non dovranno più fornire aiuti finanziari per l'acquisto di veicoli. Questo sgravio sarà tuttavia compensato da un onere sotto forma di costi di capitale in relazione all'indennità per i trasporti. Per quanto concerne la polizia ferroviaria si rinvia al numero 3.1.1.

3.2.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

L'estensione a due anni del periodo relativo all'ordinazione riduce l'onere amministrativo a carico dei Cantoni.

3.2.3 Altre ripercussioni

Dal profilo organizzativo, i Cantoni (e anche la Confederazione) beneficeranno di un lieve sgravio (cfr. n. 3.2.2).

3.3 Ripercussioni sull'economia nazionale

3.3.1 Ripercussioni sull'insieme dell'economia

Il consolidamento delle riforme intraprese in passato a favore dei trasporti pubblici serve ad aumentare l'efficienza e quindi ad assicurare a lungo termine in Svizzera un approvvigionamento di base con prestazioni in materia di trasporto di viaggiatori. La maggior efficienza nei trasporti pubblici permetterà inoltre di ottenere un miglior rapporto costi-benefici nell'impiego dei fondi pubblici. In tal modo si tiene conto della necessità di consolidare le finanze federali.

3.3.2 Ripercussioni su diversi gruppi sociali

Il progetto interessa anzitutto le imprese di trasporto pubblico. Nel loro insieme i provvedimenti consentiranno una maggior competitività nell'ambito dei trasporti pubblici, evitando tuttavia che le imprese siano completamente esposte ai meccanismi del «libero mercato».

Vantaggi per i cittadini

Oltre alle imprese di trasporto, saranno soprattutto i cittadini ad essere interessati dalla riforma, che profitteranno di una maggiore offerta e di una migliore qualità. Essi

approfitteranno dell'attività della polizia ferroviaria. La condizione è che l'ente pubblico sia disposto a mantenere l'attuale volume di indennità.

Le modifiche relative al finanziamento del materiale rotabile dovrebbero rendere questo settore più attrattivo agli occhi delle banche, che potranno estendere il loro campo di attività.

3.3.3 Aspetti pratici dell'esecuzione

Per la maggior parte delle norme non vi saranno grandi cambiamenti rispetto ad oggi.

Le normative proposte non sono limitate nel tempo.

3.4 Altre ripercussioni

3.4.1 Ripercussioni sull'ambiente

Il progetto non si ripercuote direttamente sull'ambiente. Il potenziamento delle imprese dei trasporti pubblici migliora tuttavia la loro competitività nel trasporto di viaggiatori e di merci. È quindi prevedibile una ricaduta positiva indiretta sull'ambiente nella direzione di uno sviluppo sostenibile in materia di trasporti.

3.4.2 Ripercussioni sulla politica regionale e sulla politica di assetto del territorio

Parallelamente alla revisione TP, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e l'Ufficio federale dei trasporti hanno elaborato in comune la parte di programma concernente il Piano settoriale dei trasporti. Il 26 aprile 2006 l'abbiamo approvata e si è dato incarico al DATEC di attuarla. Si tratta di uno strumento di pianificazione della Confederazione che, per la prima volta, fissa obiettivi vincolanti, principi e priorità per una pianificazione e uno sviluppo coordinato e sostenibile delle infrastrutture stradali, ferroviarie, della navigazione aerea e via acqua.

Per quanto possibile, la pianificazione in materia di trasporti pubblici deve tenere conto dei piani direttori e dei piani di utilizzazione. D'altro canto, i collegamenti ai trasporti pubblici rendono le località più attrattive per la popolazione e per l'economia.

La revisione TP non modifica di per sé i trasporti, per cui non avrà alcuna ripercussione sulle singole regioni né sulle zone rurali.

3.4.3 Altri settori

La Riforma non ha alcuna ripercussione diretta sulle città, né sugli agglomerati o sulle regioni di montagna.

4 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto di compone di elementi contenuti nel «Messaggio sulla riforma delle ferrovie 2» del 23 febbraio 2005, che il programma di legislatura 2003–2007 menziona fra gli oggetti annunciati nelle linee direttive (FF 2004 984 1015).

4.1 Rapporto con la revisione di legge attraverso la NPF

La nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti fra Confederazione e Cantoni (NPF) è stata approvata il 6 ottobre 2006 dal Parlamento. L'adeguamento della responsabilità del finanziamento nel trasporto regionale sarà considerato nell'ambito della revisione TP. Gli articoli concernenti la ripartizione finanziaria fra Confederazione e Cantoni sono adeguati di conseguenza nella LTV, nella Lferr e nell'ordinanza del 18 dicembre 1995¹³ sulle quote cantonali di partecipazione alle indennità e agli aiuti finanziari destinati al traffico regionale. Il TVR rimane un compito comune di Confederazione e Cantoni. La quota media della Confederazione sarà tuttavia ridotta al 50 per cento.

Il settore delle infrastrutture del trasporto regionale e delle ferrovie private non è toccato direttamente dalla NPF. Già nel quadro della riforma delle ferrovie è stato indicato nei conti quale settore a sé stante, ma ha continuato ad essere finanziato allo stesso modo del TVR (art. 49 Lferr). La NPF interessa quindi anche il finanziamento dell'infrastruttura, pur se ne sono escluse l'infrastruttura nazionale e taluni disciplinamenti speciali (cfr. trattato con il Cantone dei Grigioni). Anche l'articolo 49 nLferr viene perciò adeguato in funzione della NPF: la quota media di partecipazione della Confederazione nel settore dell'infrastruttura è così temporaneamente fissata al 55 per cento. Qualora, contrariamente alle attese, la NPF entrasse in vigore solo dopo la revisione TP, ci si atterrà all'attuale partecipazione della Confederazione all'offerta di trasporto oggetto di ordinazione risp. al finanziamento dell'infrastruttura. Dal 2007, con l'introduzione del nuovo modello contabile della Confederazione (NMC), questi due settori (trasporti e infrastruttura) saranno separati anche nel bilancio della Confederazione. Questa modifica viene tenuta in considerazione con il riveduto articolo 57 Lferr.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Le modifiche proposte si situano nell'ambito definito dagli articoli 81, 87 e 92 della Costituzione federale. Per quanto concerne i compiti in materia di sicurezza assunti dalle imprese di trasporto e la possibilità di trasferire il servizio di sicurezza ad un'organizzazione privata, si impongono alcune osservazioni:

Secondo l'articolo 178 capoverso 3 della Costituzione federale, i compiti amministrativi possono essere affidati per legge a organizzazioni e persone di diritto pubblico o privato. Questa possibilità non è preclusa a priori per i compiti in materia di polizia. Va da sé che il monopolio dello Stato per quanto concerne la tutela della

¹³ RS 742.101.2

5.4 Assoggettamento al freno alle spese

Secondo l'articolo 159 capoverso 3 della Costituzione federale, i crediti d'impegno e i limiti di spesa implicanti nuove spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre due milioni di franchi richiedono la maggioranza dei membri di ognuna delle due Camere.

Il progetto in sé non istituisce alcun nuovo impegno finanziario per la Confederazione. Il trasporto regionale di viaggiatori continuerà ad essere dotato dei fondi necessari sulla base dei preventivi annui e per il finanziamento dell'infrastruttura saranno sottoposti al Parlamento limiti di spesa separati. Il progetto non sottostà pertanto al freno alle spese.

5.5 Compatibilità con la legge sui sussidi

Sia le convenzioni sulle prestazioni sia le convenzioni sull'offerta rappresentano dei contratti ai sensi della legge sui sussidi.

Contenuto della concessione dell'infrastruttura FFS

La concessione delle FFS per la costruzione e la gestione di un'infrastruttura ferroviaria reca il numero 5000 e vale sino al 31 dicembre 2020 (disposizione transitoria della Lferr, cpv. 2). Comprende le seguenti linee (stato 1.1.2005):

Linea	Alimentazione
La Plaine (confine) – Ginevra Cornavin	1500 V =
Ginevra Aeroporto – Ginevra Cornavin	15000 V 16,7 Hz
Ginevra Cornavin – La Praille	15000 V 16,7 Hz
Ginevra Cornavin/Vernier – La Praille (triangolo di collegamento)	1500 V =
Ginevra Cornavin – Nyon – Losanna	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Denges-Echandens – Bussigny	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Montreux – Martigny – Sion – Briga	15000 V 16,7 Hz
Puidoux-Chexbres – Vevey (in locazione a VCh)	15000 V 16,7 Hz
Briga – confine Svizzera/Italia (– Iselle)	15000 V 16,7 Hz
St-Maurice – St-Gingolph	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne (Cossonay –) Vallorbe	15000 V 16,7 Hz
Vallorbe – Confine (– Frasne)	25000 V 50 Hz
Le Day – Le Pont	15000 V 16,7 Hz
Auvernier – Les Verrières (confine)	15000 V 16,7 Hz
Neuchâtel – Chambrélien – La Chaux-de-Fonds	15000 V 16,7 Hz
Losanna – Palézieux – Friburgo – Berna	15000 V 16,7 Hz
Palézieux – Payerne – Morat – Kerzers – Lyss	15000 V 16,7 Hz
Busswil – Büren a.A.	15000 V 16,7 Hz
Yverdon-les-Bains – Payerne – Friburgo	15000 V 16,7 Hz
Confine – Le Locle Col-des-Roches – Le Locle – St-Imier – Bienne	15000 V 16,7 Hz
Sonceboz-Sombeval – Tavannes – Moutier	15000 V 16,7 Hz
Bienne – Grenchen Sud – Soletta – Olten	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Soletta – Inkwil	15000 V 16,7 Hz
Moutier – Delémont – Laufen – Basilea FFS	15000 V 16,7 Hz
Delémont – Porrentruy – Boncourt (confine)	15000 V 16,7 Hz
Bienne – Lyss – Zollikofen	15000 V 16,7 Hz

Linea	Alimentazione
Collegamento Bienne Mett – Brügg BE	15000 V 16,7 Hz
Berna – Zollikofen – Burgdorf – Langenthal – Rothrist	15000 V 16,7 Hz
Berna – Thun	15000 V 16,7 Hz
Collegamento (Zollikofen/Grauholz -) Löchligut – Ostermundigen	15000 V 16,7 Hz
Gümligen – Langnau i.E. – Lucerna	15000 V 16,7 Hz
Berna Löchligut – Grauholz – Rothrist (NBS)	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Aarburg-Oftringen – Olten	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Olten	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Rothrist (- Zofingen)	15000 V 16,7 Hz
Olten – Läuelfingen – Sissach	15000 V 16,7 Hz
Olten – Sissach – Liestal – Basilea FFS	15000 V 16,7 Hz
Basilea FFS – Basilea St. Johann	25000 V 50 Hz
Basilea/Muttenz – Basilea Badischer Bahnhof	15000 V 16,7 Hz
Aggiramento Liestal	15000 V 16,7 Hz
Pratteln – Rheinfelden – Stein-Säckingen – Frick – Brugg AG	15000 V 16,7 Hz
Stein-Säckingen – Coblenza – Eglisau	15000 V 16,7 Hz
Coblenza – Confine (– Waldshut)	15000 V 16,7 Hz
Aarburg-Oftringen – Zofingen – Lucerna	15000 V 16,7 Hz
Olten – Aarau – Brugg AG	15000 V 16,7 Hz
Collegamento (Hauenstein –) Olten (– Dulliken)	15000 V 16,7 Hz
Zofingen – Suhr – Lenzburg	15000 V 16,7 Hz
Aarau – Suhr	15000 V 16,7 Hz
Rupperswil – Lenzburg – Heitersberg – Killwangen-Spreitenbach	15000 V 16,7 Hz
Lenzburg – Beinwil a.S. – Hochdorf – Emmenbrücke (profilo di spazio limite ridotto Lenzburg – Beinwil am See)	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Lenzburg– Henschiken	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Othmarsingen – Henschiken – Wohlen AG – Muri AG – Rotkreuz	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Baden – Wettingen – Killwangen-Spreitenbach	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Mellingen	15000 V 16,7 Hz
Turgi – Coblenza	15000 V 16,7 Hz
Killwangen-Spreitenbach – Zurigo	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Regensdorf – Zurigo Oerlikon	15000 V 16,7 Hz
Zurigo e Zurigo Altstetten – Zurigo Oerlikon (Käferberg)	15000 V 16,7 Hz

Linea	Alimentazione
Zurigo Altstetten – Affoltern a.A. – Zugo	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Zurigo Oerlikon – Glattbrugg – Bülach – Eglisau – Sciaffusa (senza le linee in territorio germanico)	15000 V 16,7 Hz
Oberglatt – Niederweningen	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Zurigo Aeroporto – Bassersdorf	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Kloten – Bassersdorf	15000 V 16,7 Hz
Bassersdorf – Effretikon	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Oerlikon – Wallisellen – Effretikon – Winterthur	15000 V 16,7 Hz
Wallisellen – Dübendorf – Uster – Wetzikon – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Effretikon – Wetzikon	15000 V 16,7 Hz
Wetzikon – Hinwil – Bäretswil	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bülach	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Neuhausen	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Etwilen	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bauma – Rüti ZH	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Frauenfeld – Weinfeld – Romanshorn	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Amriswil – Egnach	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn - Rorschach	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Wil SG – San Gallo	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn – Kreuzlingen – Sciaffusa	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Kreuzlingen Hafen – confine (– Costanza)	15000 V 16,7 Hz
Kreuzlingen – confine (– Costanza)	15000 V 16,7 Hz
Wil SG – Lichtensteig – Wattwil	15000 V 16,7 Hz
Wattwil – Ebnet-Kappel (in concessione a SOB)	15000 V 16,7 Hz
Wattwil – Uznach – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Gossau SG – Bischofszell – Sulgen	15000 V 16,7 Hz
San Gallo – Rorschach – St. Margrethen – Buchs SG – Sargans	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Sargans – Trübbach	15000 V 16,7 Hz
Sargans – Coira	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Meilen – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Zurigo Stadelhofen – Stettbach – Dübendorf ed Effretikon	15000 V 16,7 Hz
Zürich – Thalwil – Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke – Sargans	15000 V 16,7 Hz
Uznach – Ziegelbrücke	15000 V 16,7 Hz
Ziegelbrücke – Linthal	15000 V 16,7 Hz

Linea	Alimentazione
Thalwil – Zugo – Arth-Goldau	15000 V 16,7 Hz
Zurigo – Nidelbad – Thalwil/Baar (Zimmerberg)	15000 V 16,7 Hz
Collegamento Zurigo Wiedikon – Zurigo Altstetten	15000 V 16,7 Hz
Rotkreuz – Immensee – Arth-Goldau	15000 V 16,7 Hz
Immensee – Küsnacht am Rigi – Lucerna	15000 V 16,7 Hz
Lucerna – Rotkreuz – Zugo	15000 V 16,7 Hz
Arth-Goldau – Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca – Bellinzona – Lugano – Chiasso	15000 V 16,7 Hz
Erstfeld – Biasca (linea di base del San Gottardo, in costruzione)	15000 V 16,7 Hz
Giubiasco – Locarno	15000 V 16,7 Hz
Cadenazzo – Ranzo-S.Abbondio – confine	15000 V 16,7 Hz
Linea di base del Monte Ceneri (in costruzione)	15000 V 16,7 Hz
Taverne-Torricella – Lugano Vedeggio	15000 V 16,7 Hz
Stazioni di smistamento con accesso	15000 V 16,7 Hz
– Basilea	
– Bienne	
– Buchs SG	
– Chiasso con accesso a Balerna	
– Smistamento a Losanna con accesso a Bussigny	
– Limmattal con accesso a Dietikon, Killwangen-Spreitenbach, Würenlos	
– Olten	
– Rotkreuz	