



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Infrastruttura

12 novembre 2020

Programma di utilizzazione della rete 2035

Rapporto sui risultati della consultazione presso gli ambienti interessati

Riferimento: BAV-212.24-3/33/11/1

Caso:



BAV-D-7A3D3401/399

1 Situazione iniziale

Il primo programma di utilizzazione della rete (PrUR), fondato sulla fase di ampliamento (FA) 2025, è stato adottato dal Consiglio federale ad agosto 2017. Il PrUR funge da base per i piani di utilizzazione della rete (PiUR) che concretizzano ogni anno l'avanzamento della FA. Nel 2019 il Parlamento ha approvato la FA 2035; è quindi stato elaborato un nuovo PrUR, fondato su quest'ultima e destinato a sostituire il PrUR 2025.

Il PrUR 2035 è stato messo in consultazione dall'8 giugno al 17 luglio 2020 presso gli ambienti interessati, ossia i Cantoni, i gestori dell'infrastruttura, le imprese di trasporto ferroviarie, il settore del traffico merci, Traccia Svizzera e le organizzazioni competenti.

All'Ufficio federale dei trasporti (UFT) sono pervenuti 48 pareri: 47 dagli 89 enti consultati e un parere spontaneo.

| | Enti consultati | Pareri pervenuti |
|--|-----------------|------------------|
| Cantoni e Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici | 27 | 26 |
| Gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto ferroviarie | 52 | 18 |
| Organizzazioni | 10 | 3 |
| Pareri spontanei | 0 | 1 |

L'elenco completo dei partecipanti alla consultazione figura in allegato.

2 Valutazione dei pareri

Di seguito sono esposti i temi principali affrontati nei pareri.

2.1 Osservazioni generali sul processo di pianificazione

Tra le osservazioni generali scaturite dalla consultazione va sottolineato il parere della Conferenza dei delegati cantonali dei trasporti pubblici (CDCTP), sostenuto e/o ripreso in toto o in parte da una maggioranza dei Cantoni.

La CDCTP accoglie positivamente il fatto che gli ambienti interessati siano stati consultati, ma ritiene che l'adozione del PrUR non sia così urgente da impedire una risoluzione dei conflitti presenti sulla rete. A suo avviso, l'UFT deve accordare il tempo necessario per un esame trasparente delle richieste avanzate dai partecipanti alla pianificazione e motivare per iscritto quelle eventualmente respinte. Inoltre, i Cantoni devono potersi pronunciare sulle decisioni dell'UFT e i conflitti rimasti irrisolti al termine di questo processo devono essere sottoposti al parere dirimente del Consiglio federale.

La CDCTP espone altresì alcuni interrogativi dei Cantoni in merito al processo di pianificazione e realizzazione delle FA del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) e chiede all'UFT di redigere una guida sui differenti strumenti di pianificazione e realizzazione e sulle rispettive interazioni (programma d'offerta, PrUR, PiUR, concessione, assegnazione delle tracce) nonché sul coinvolgimento dei Cantoni e sui processi decisionali.

La Conferenza chiede inoltre di valutare la pianificazione della realizzazione del PROSSIF e i suoi strumenti (cioè di valutare il processo di pianificazione PROSSIF).

2.2 Ripartizione delle tracce del traffico viaggiatori tra traffico a lunga distanza e regionale

L'attribuzione prevista per i treni Regio-Express al traffico a lunga distanza o regionale ricorre spesso nei pareri della CDCTP e dei Cantoni.

Secondo la CDCTP, questa ripartizione ha provocato incomprensione tra i Cantoni, in quanto non è stata concordata con loro. Benché nell'introduzione del PrUR si affermi chiaramente che l'attribuzione prevista ha carattere indicativo, numerosi Cantoni temono che servirà comunque da base per l'elaborazione delle future concessioni. La CDCTP chiede pertanto che la classificazione sia definita d'intesa con i Cantoni prima di adottare il PrUR. A suo avviso va inoltre chiarita la valenza della guida «Principi e criteri per il traffico a lunga distanza».

Da alcuni Cantoni è giunta richiesta di stabilire nel PrUR che l'attribuzione dell'offerta al traffico a lunga distanza o regionale sarà definita al momento di rilasciare la concessione, in quanto temono che per le future concessioni sarà applicata la ripartizione prevista dal PrUR.

Diversi Cantoni auspicano una riattribuzione di determinate offerte dal traffico regionale a quello a lunga distanza.

2.3 Transizione PrUR 2025 - PrUR 2035, ottimizzazione del programma d'offerta 2035 e collegamento di linee

Diversi Cantoni sono preoccupati per la transizione dal PrUR 2025 al PrUR 2035. Soprattutto temono che alcuni prodotti che devono essere forniti fino alla realizzazione delle infrastrutture necessarie per modificare il programma d'offerta (PO), se previsti nel primo PrUR ma assenti nel secondo, non potranno più essere garantiti nei PiUR definiti sulla base del PrUR 2035. Ciò si verificherà in particolare nei casi in cui il nuovo PO implica la modifica di collegamenti di linee nei nodi.

Due Cantoni suggeriscono di cancellare dal grafico i collegamenti di linee nei nodi importanti, in modo da lasciare un margine di manovra per le ottimizzazioni del PO 2035.

Le FFS chiedono di precisare l'osservazione già presente nel PrUR sui collegamenti di linee, proponendo di specificare che questi ultimi, i servizi con agganciamento e sganciamento e la politica delle fermate figurano solo a titolo indicativo e non sono vincolanti.

2.4 Diverse tematiche legate alla garanzia delle capacità

Le FFS auspicano che nel PrUR 2035 sia garantita la disponibilità di tracce per il materiale rotabile vuoto regolarmente utilizzato, necessario per produrre le offerte contenute nel PrUR. In vista del PrUR successivo, propongono inoltre che si rifletta sull'accesso ai centri di manutenzione e ai binari di ricovero.

Traccia Svizzera chiede di stabilire già nel PrUR le priorità per le tracce condivise tra diverse modalità di trasporto, in modo da disporre nei PiUR di regole chiare che ne facilitino l'attribuzione qualora nel processo di definizione dell'orario non si fosse giunti a una soluzione consensuale.

A suo avviso, inoltre, in alcuni casi le regole sulla garanzia della capacità formulate nel capitolo 3 del PrUR potrebbero risultare troppo rigide e vanno pertanto rese più flessibili.

2.5 Osservazioni relative a tracce specifiche

Un gran numero di osservazioni riguarda tracce specifiche, in merito alle quali si chiedono chiarimenti o si segnalano imprecisioni o inesattezze nel PrUR.

Non poche richieste concernono nuove offerte non previste dal PO 2035.

3 Allegato: elenco dei partecipanti alla consultazione degli ambienti interessati

| | |
|--|--|
| Cantoni e CDCTP | Glarona |
| | CDCTP |
| | Turgovia |
| | Neuchâtel |
| | Appenzello interno |
| | Zugo |
| | Nidvaldo |
| | Uri |
| | Obvaldo |
| | Soletta |
| | Berna |
| | Sciaffusa |
| | Ticino |
| | Argovia |
| | Friburgo |
| | Verkehrsverbund Luzern (VVL) |
| | Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) |
| | San Gallo |
| | Vaud |
| | Svitto |
| | Basilea-Campagna |
| | Basilea-Città |
| | Grigioni |
| | Vallese |
| | Ginevra |
| | Giura |
| Gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto ferroviarie | Forchbahn AG |
| | BLT AG |
| | railCare AG |
| | FR Ferrovia retica SA |
| | MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG |
| | tpf Transports publics fribourgeois |
| | BLS Personenverkehr |
| | SOB Schweizerische Südostbahn AG |
| | BEV-DICH |
| | TMR Transports de Martigny et Régions SA |
| | BLS Cargo |
| | Regionalps |
| | TRAVYS |
| | FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA |
| | FFS |
| | BLS |
| | MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA |
| | CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA |
| Organizzazioni | Traccia Svizzera SA |
| | Unione dei trasporti pubblici UTP |
| | Associazione dei caricatori VAP |