



# **Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale**

Rapporto sui risultati della consultazione



## INDICE

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale .....</b>	<b>4</b>
1.1	<b>Mandato.....</b>	4
1.2	<b>Svolgimento della consultazione.....</b>	4
<b>2</b>	<b>Posizioni generali.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Valutazione dei pareri espressi in risposta al questionario .....</b>	<b>7</b>
3.1	<b>Domanda sugli obiettivi.....</b>	7
	Domanda 1: Siete d'accordo con i principi e gli obiettivi della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale? .....	7
3.2	<b>Domande sulle misure .....</b>	10
	Domanda 2: Siete d'accordo con gli strumenti proposti al fine di incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale? .....	10
	Domanda 3: Ritenete che il concetto di utilizzazione della rete e i piani di utilizzazione della rete siano strumenti idonei a garantire le capacità necessarie per il traffico merci ferroviario? .....	11
	Domanda 4: Ritenete che il processo di pianificazione istituzionalizzato sia necessario ed efficace al fine di elaborare una concezione per lo sviluppo degli impianti importanti per il traffico merci e per la sua concertazione con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria? .....	13
	Domanda 5: Le misure d'incentivazione finanziaria proposte permettono di raggiungere gli obiettivi del progetto? .....	15
	Domanda 6: Siete d'accordo con l'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come compito principale? .....	21
	Domanda 7: Ritenete che esistano altri strumenti e misure in grado di migliorare concretamente l'attrattività e l'efficienza del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale? .....	23
3.3	<b>Domande sulle conseguenze .....</b>	26
	Domanda 8: Condividete le ripercussioni della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, che sono descritte nel rapporto esplicativo? .....	26
	Domanda 9: Ritenete che, oltre alle ripercussioni descritte nel rapporto esplicativo (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia ecc.), ve ne siano altre di un certo rilievo? .....	28



<b>3.4</b>	<b>Domanda sugli adeguamenti legislativi</b> .....	29
	Domanda 10: Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti? .....	29
<b>3.5</b>	<b>Altre osservazioni</b> .....	31
	Domanda 11: Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione? .....	31
	Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di consultazione.....	32
	Allegato 2: Questionario relativo al progetto posto in consultazione «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale».....	35



# 1 Situazione iniziale

## 1.1 Mandato

Il 16 aprile 2013 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di condurre una procedura di consultazione sul progetto «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale».

## 1.2 Svolgimento della consultazione

La consultazione è iniziata il 16 aprile 2013 e si è conclusa il 15 agosto 2013.

Per la consultazione sono stati interpellati i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia, nonché gli ambienti interessati.

In totale gli interpellati sono stati 139, di cui 80 hanno risposto. Altre organizzazioni e persone singole hanno inoltrato 10 pareri spontanei.

	<b>Interpellati</b>	<b>Risposte</b>
1. Cantoni (comprese le organizzazioni cantonali)	30	27
2. Partiti politici	12	7
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	12	5
5. Organizzazioni	82	38
6. Altri/Pareri spontanei		10
<b>Totale</b>	<b>139</b>	<b>90</b>

L'elenco completo dei pareri pervenuti si trova nell'allegato 1.



## 2 Posizioni generali

La maggioranza dei partecipanti accoglie favorevolmente e approva il progetto. Gli oppositori motivano la loro posizione con l'assenza di una strategia globale o di un piano direttore per il traffico merci e per la logistica che comprenda anche il traffico merci stradale. Altro motivo di rifiuto è il mancato adempimento del mandato della mozione 10.3881 che sta alla base del progetto. Secondo gli oppositori, nel progetto non viene presentata, anzi viene esclusa in via preliminare, una variante più dettagliata contenente un obiettivo di trasferimento quantificato o un chiaro mandato di servizio pubblico.

### Posizioni concernenti i principi e gli obiettivi

I principi e gli obiettivi del progetto sono approvati dalla stragrande maggioranza dei partecipanti. Il principio più controverso è quello dell'autonomia finanziaria. Alcuni oppositori dei principi e degli obiettivi trovano che sia attuato in modo poco coerente, poiché in pratica viene affossato dall'ampia gamma di strumenti di incentivazione finanziaria. Altri ritengono che la priorità non debba essere data all'autonomia finanziaria ma a un concreto obiettivo di trasferimento. A questo proposito devono essere elaborate varianti che consentano di accrescere la quota della ferrovia nel traffico globale o almeno di mantenerla.

### Posizioni concernenti le misure

Le misure sono accolte favorevolmente dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione. La minoranza non le condivide perché contraddicono il principio dell'autonomia finanziaria oppure perché, secondo una valutazione opposta, sono insufficienti a promuovere efficacemente il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale.

Una netta maggioranza dei pareri è d'accordo nel sostituire l'attuale ordine di priorità dei generi di trasporto con i nuovi strumenti «concetto di utilizzazione della rete» e «piani di utilizzazione della rete». I pareri in parte o del tutto contrari sono pochi. Alcuni propongono un diverso ordine di priorità dei generi di trasporto, mentre altri temono che l'ampliamento pianificato del traffico viaggiatori possa essere ostacolato da un potenziamento del traffico merci.

La maggioranza dei partecipanti considera necessario ed efficace un processo di pianificazione istituzionalizzato per gli impianti importanti del traffico merci. Tuttavia, a questo proposito, spesso si richiede che tutti gli attori interessati vengano coinvolti nel processo fin dall'inizio e in modo vincolante e che l'infrastruttura ferroviaria e quella stradale, compreso il loro ampliamento, siano coordinati con la pianificazione degli impianti per il traffico merci.

Per quanto riguarda gli strumenti finanziari, l'analisi delle risposte al questionario fornisce un quadro diversificato. Solo lo strumento della restituzione della TTPCP per il percorso iniziale e finale del trasporto combinato trova un consenso quasi unanime. Nella maggior parte dei casi anche i contributi d'investimento previsti per gli impianti del traffico merci non sono contestati. Sono invece oggetto di controversia la soppressione – troppo rapida o troppo lenta, a seconda dei punti di vista – degli attuali



contributi d'esercizio e il fatto che la Confederazione partecipi soltanto alle ordinazioni dei Cantoni anziché farsene carico esclusivo come avviene tuttora. Opinioni molto divergenti si registrano a proposito dell'introduzione di un finanziamento iniziale e dell'incentivazione delle innovazioni tecniche. In alcuni pareri viene criticata l'interazione degli strumenti di incentivazione a causa del timore di un crescente trasferimento del traffico dalla rotaia alla strada e, di conseguenza, viene richiesto che la durata del finanziamento iniziale sia prolungata a cinque anni dai tre previsti. In altri pareri, invece, i finanziamenti iniziali in quanto tali sono criticati sulla base delle esperienze negative maturate nell'UE e del timore di distorsioni del mercato. Una partecipazione della Confederazione alle ordinazioni limitata a un massimo pari al contributo versato dai Cantoni viene respinta da diverse parti, dato che potrebbe tradursi in un onere superiore per i Cantoni.

Sull'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come uno dei compiti principali si riscontrano forti divergenze. I sostenitori la vedono come un primo passo necessario verso lo scorporo e la privatizzazione (parziale) di FFS Cargo. Gli oppositori temono che comporti la chiusura di altri punti di servizio nel trasporto in carri completi isolati (TCCI) e il progressivo ritiro totale delle FFS dal TCCI.

Come ulteriori strumenti vengono proposti la rielaborazione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie, la revisione delle prescrizioni in materia di sicurezza, l'armonizzazione delle condizioni vigenti per gli orari di lavoro, per gli oneri dell'inquinamento fonico e per i controlli della circolazione ferroviaria e stradale nonché l'adeguamento dell'infrastruttura ai treni più lunghi.

#### Posizioni concernenti le conseguenze

La maggioranza dei partecipanti condivide interamente o parzialmente le conseguenze descritte. Talvolta viene fatto notare che le conseguenze sono presentate in modo poco concreto ed esauriente per poter essere valutate. Inoltre alcuni partecipanti rilevano la mancanza di valutazioni ambientali più precise. Altri temono che la riduzione dei fondi implichi inevitabilmente un calo della quota della ferrovia sull'intero territorio nazionale e che i tempi scelti per la riduzione dei fondi e l'adeguamento delle condizioni quadro non siano ben coordinati fra loro, con possibili conseguenze a breve termine più negative rispetto a quanto descritto.

#### Posizioni concernenti gli adeguamenti legislativi

Il contenuto della maggior parte degli adeguamenti legislativi è ritenuto conforme a quanto sopra affermato. Alcuni partecipanti alla consultazione criticano in particolare le attuali regolamentazioni sulla responsabilità per la loro mancanza di chiarezza e il fatto che il progetto non vi ponga rimedio. Altri, tra cui la CTP, non sono d'accordo con la prevista attribuzione delle competenze nella procedura di autorizzazione per la costruzione di impianti per il traffico merci.

#### Altre osservazioni

Molti partecipanti chiedono un monitoraggio delle conseguenze mediante eventuali misure aggiuntive e una regolare rendicontazione dell'evoluzione del traffico merci sull'intero territorio nazionale.



## 3 Valutazione dei pareri espressi in risposta al questionario

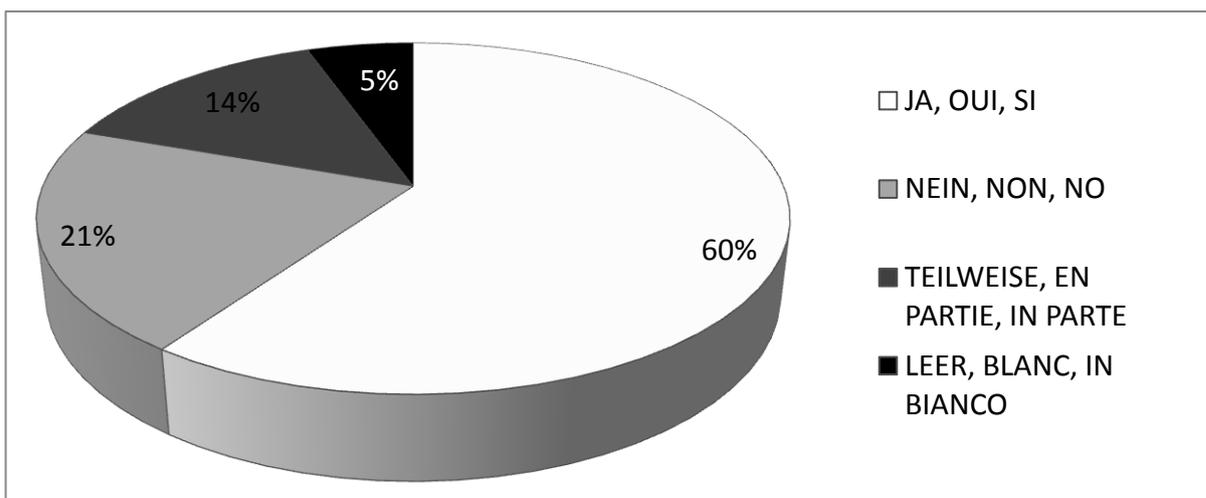
Ai partecipanti alla consultazione è stato inviato un questionario (vedi allegato 2). Questo si compone di 11 domande concernenti l'orientamento generale, le misure e il finanziamento, nonché le loro conseguenze e altri temi. La valutazione dei pareri pervenuti viene presentata seguendo la struttura del questionario<sup>1</sup>.

### 3.1 Domanda sugli obiettivi

#### Domanda 1: Siete d'accordo con i principi e gli obiettivi della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?

##### Posizioni generali

La maggioranza dei pareri pervenuti (68 su 87) in risposta a questa domanda condivide in tutto o in parte i principi e gli obiettivi del progetto. Una parte della minoranza (7 su 19) non li condivide per la scarsa coerenza di attuazione dell'autonomia finanziaria e per la mancanza di una strategia globale valida per tutti i vettori di trasporto. L'altra parte (12 su 19) ritiene che il principio dell'autonomia finanziaria non sia prioritario e che debbano essere invece elaborate delle varianti che permettano di accrescere la quota della ferrovia o perlomeno di mantenerla.



<sup>1</sup>Molti partecipanti alla consultazione non hanno risposto a tutte le domande o sottodomande. Questo dato è illustrato nei diagrammi circolari («in bianco»), mentre la valutazione dettagliata («Posizioni generali», «Posizioni singole») non tiene conto di queste risposte mancanti.



## Posizioni singole

Hanno risposto **Si** alla domanda 55 partecipanti, segnatamente la CTP, 25 Cantoni (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH), 2 partiti (PPD e PLR), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni e SAB), 2 associazioni mantello dell'economia (CP e economiesuisse), 21 organizzazioni interpellate e 2 altri partecipanti.

La CTP<sup>2</sup> è d'accordo con i principi e gli obiettivi del progetto a condizione che l'attuale offerta nel traffico regionale viaggiatori non venga ridotta, che gli aspetti relativi alla sicurezza nel trasporto di merci pericolose siano tenuti nel debito conto e che il principio della sostenibilità sia sancito nella legge. Per UR l'attuale offerta in campo ferroviario non deve essere trasferita alla strada. Per il CP occorre armonizzare il traffico viaggiatori e quello merci. Alcuni partecipanti alla consultazione (fenaco, VAP e VSMR) chiedono un continuo ampliamento dell'infrastruttura anche per il trasporto di merci, altri (economieuisse, CFS, HK BS/BL, CI CDS e SSC) una strategia globale valida per tutti i vettori di trasporto. Inoltre economiesuisse è dell'avviso che debbano essere compiuti ulteriori passi (ad es. l'analisi del potenziale rappresentato da strategie innovative nel traffico merci) per dare concreta attuazione al principio dell'autonomia finanziaria. CI CDS e Pro Bahn chiedono che sia definito un obiettivo concreto di trasferimento. Per la CI CDS l'incentivazione delle infrastrutture deve avvenire senza discriminazioni e, di conseguenza, l'accesso agli impianti del traffico merci e il loro esercizio devono essere liberalizzati. Le CJ ritengono che per le ferrovie a scartamento ridotto si debba derogare al principio dell'autonomia finanziaria.

Degli interpellati 13 sono **IN PARTE** a favore dell'obiettivo generale: 1 Cantone (BL), 1 partito (GLP), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città), 1 associazione mantello dell'economia (USAM), 6 organizzazioni interpellate (GF, Hupac, IGöV OS, Les Routiers Suisses, TCS e transfair) e 3 altri partecipanti (RailValley, SRT e Thurbo).

Secondo alcuni interpellati (GLP, USAM e IGöV OS), il progetto non ha un obiettivo concreto a lungo termine che serva a dargli un orientamento e a misurarne il successo. Per altri (BL, USAM e Les Routiers Suisses), nel progetto si privilegia il traffico merci su rotaia a scapito dei restanti mezzi di trasporto. Certi partecipanti (IGöV OS, SRT e transfair) trovano che il progetto si concentri eccessivamente sul principio dell'autonomia finanziaria trascurando quello della sostenibilità. BL chiede che i settori della logistica e dei trasporti siano integrati nel Piano settoriale dei trasporti. Per l'Hupac occorre definire in modo più preciso e vincolante la natura degli impianti per il traffico merci e abrogare le disparità di trattamento tra impianti di carico e scarico con gru e terminali del TC. Il TCS deplora l'assenza di un mandato sul trasferimento per l'intero territorio nazionale e ritiene che i fondi riscossi nell'ambito del traffico stradale debbano rimanere a disposizione anche di quest'ultimo. SRT ritiene che siano in parte trascurate le esigenze del mercato svizzero.

---

<sup>2</sup> Il parere della CTP raccoglie l'esplicito consenso del Comitato del San Gottardo e di tutti i Cantoni ad eccezione di AI, AG e SZ. Da qui in avanti, se non diversamente indicato, il riferimento alla posizione della CTP comprende anche quello alla posizione dei suoi sostenitori.



Complessivamente hanno risposto **NO** 19 partecipanti: 4 partiti (PEV, I Verdi, PS e UDC), 2 associazioni mantello dell'economia (USC e USS), 9 organizzazioni interpellate (UPSA, Iniziativa delle Alpi, ASTAG, FRS, Hochrhein Terminal, CITraP Svizzera, SEV, Swissterminal e ATA) e 4 altri partecipanti (AFV, Pro Cargo, FSB e EFS).

Alcuni (UDC, UPSA, ASTAG e FRS) rifiutano i principi e gli obiettivi del progetto per la scarsa coerenza con cui viene perseguita l'autonomia finanziaria, per la mancanza di un piano direttore della logistica e per l'impiego indebito a favore del traffico merci per ferrovia dei tributi riscossi nel traffico stradale. AFV, Hochrhein Terminal e Swissterminal non possono dichiararsi a favore del progetto finché gli impianti di carico e scarico non verranno definiti come impianti del traffico merci e non si rinuncerà agli strumenti del finanziamento iniziale e dell'ordinazione prevista da parte dei Cantoni.

Gli altri (PEV, I Verdi, PS, USC, USS, Iniziativa delle Alpi, CITraP Svizzera, Pro Cargo, SEV, FSB, ATA e EFS) invece non sono d'accordo con il principio dell'autonomia finanziaria e criticano l'assenza di un concreto obiettivo di trasferimento. La coalizione Pro Cargo<sup>3</sup> ritiene che il mandato della mozione non sia stato adempiuto e chiede l'elaborazione di una proposta che definisca un mandato di servizio pubblico (con obbligo di trasporto, possibili obiettivi di trasferimento nonché misure e strumenti concreti). Questo mandato dovrebbe contemplare un esame generale del sistema, ossia dell'ambiente e del clima, la sicurezza e la sanità pubblica nonché l'approvvigionamento delle regioni periferiche. Il SEV sostiene che non è efficace condurre discussioni solo con attori dei diversi settori.

---

<sup>3</sup> La posizione di Pro Cargo è sostenuta dai seguenti partecipanti alla consultazione: I Verdi, PS, USS, Iniziativa delle Alpi, CITraP Svizzera, SEV e ATA.

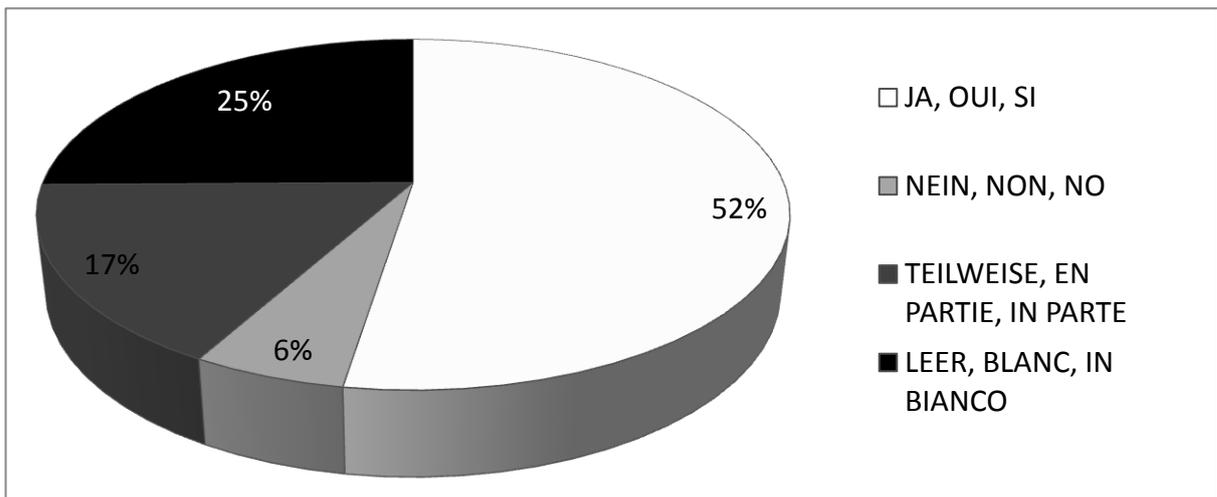


## 3.2 Domande sulle misure

### Domanda 2: Siete d'accordo con gli strumenti proposti al fine di incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?

#### Posizioni generali

La stragrande maggioranza dei pareri pervenuti (62 su 67) è d'accordo, in tutto o in parte, con gli strumenti proposti. Contrari sono 5 partecipanti, per i quali gli strumenti o sono in contraddizione con il principio dell'autonomia finanziaria o sono insufficienti.



#### Posizioni singole

Hanno risposto **SÌ** alla domanda 47 partecipanti: la CTP e 25 Cantoni (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH), 3 partiti (PPD, GLP e PLR), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni e SAB), 1 associazione mantello dell'economia (CP) e 15 organizzazioni interpellate.

Diversi partecipanti (CFS, fenaco, HK BS/BL, VAP e VSMR) constatano che gli strumenti presentano orizzonti temporali diversi. Le FFS chiedono che le limitazioni della lunghezza dei veicoli merci pesanti siano indicate nel rapporto con valore regolatorio.

15 interpellati sono **IN PARTE** a favore: 1 partito (PS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS e USAM), 9 organizzazioni interpellate e 1 altro partecipante (RailValley).

Alcuni partecipanti (PS, IGöV OS e ATA) sostengono che gli strumenti non sono sufficienti o che mancano gli strumenti idonei a salvaguardare o accrescere la quota della ferrovia nel traffico merci. economiesuisse e HK BS/BL constatano che gli strumenti presentano orizzonti temporali diversi. economiesuisse ritiene inoltre necessaria l'attuazione più rapida possibile degli ulteriori miglioramenti proposti delle condizioni quadro. Occorre definire nuove misure, anche per la strada, al fine di miglio-



rare le capacità esistenti. Anche l'USAM deplora il fatto che le misure siano destinate unicamente al traffico ferroviario. Pro Bahn è dell'avviso che la situazione e il numero dei terminali debbano essere sottoposti a verifica sulla base delle quantità presunte e, se del caso, adeguati.

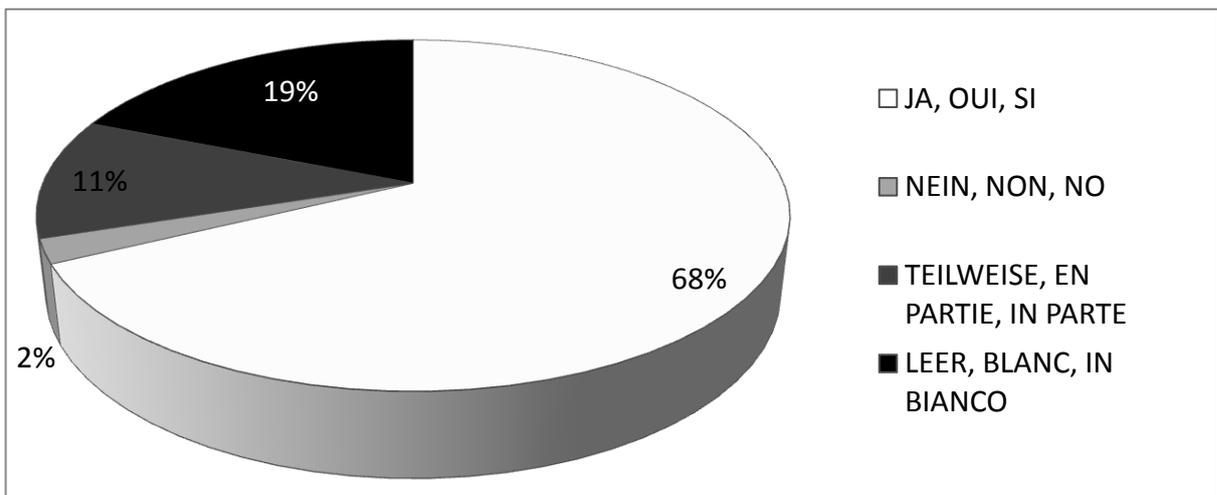
Hanno risposto **NO** 5 partecipanti, di cui 2 partiti (I Verdi e UDC), 2 organizzazioni interpellate (Swissterminal e TCS) e 1 altro partecipante alla consultazione (AFV).

L'UDC, il TCS e l'AFV ritengono che gli strumenti proposti siano in contraddizione con l'autonomia finanziaria e respingono la proposta di sovvenzione per il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale. Secondo I Verdi mancano strumenti concreti per aumentare la quota della ferrovia rispetto al traffico merci complessivo e misure che consentano agli operatori di fornirli coprendo i costi.

### **Domanda 3: Ritenete che il concetto di utilizzazione della rete e i piani di utilizzazione della rete siano strumenti idonei a garantire le capacità necessarie per il traffico merci ferroviario?**

#### **Posizioni generali**

La stragrande maggioranza dei pareri pervenuti (61 su 73) in merito a questa domanda condivide la sostituzione dell'ordine di priorità oggi vigente con il concetto di utilizzazione della rete e i piani di utilizzazione della rete. Sono del tutto o in parte contrari 12 partecipanti. Alcuni di essi propongono un diverso ordine di priorità e altri temono che l'ampliamento pianificato del traffico viaggiatori possa essere ostacolato da un potenziamento del traffico merci.



#### **Posizioni singole**

Hanno risposto **SÌ** alla domanda 61 partecipanti: la CTP e 25 Cantoni (AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH) con limitate proposte di modifica; inoltre hanno risposto favorevolmente 4 partiti (PPD, PEV, GLP e PS), 1 associazione



mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni), 4 associazioni mantello dell'economia (CP, economiesuisse, USS e USAM), 25 organizzazioni interpellate e 1 altro partecipante.

I Cantoni richiedono un adeguamento del testo legislativo. Nella legge deve essere chiaramente sancito che, nella definizione del concetto di utilizzazione della rete, il Consiglio federale deve prendere in considerazione, tra l'altro, gli obiettivi degli investimenti effettuati o decisi dalla Confederazione e dai Cantoni e la necessità di soddisfare la domanda prevista. Per i Cantoni, i partiti e molte associazioni occorre tener maggiormente conto del traffico merci nell'aggiudicazione delle tracce senza per questo trascurare il traffico viaggiatori. Gli attori del traffico merci sono soddisfatti che i loro interessi siano presi in considerazione nei processi di organizzazione e modifica dell'utilizzazione della rete.

10 interpellati sono **IN PARTE** favorevoli: 1 Cantone (BL), 1 partito (PLR), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB e Unione delle città), 5 organizzazioni interpellate e 1 altro partecipante.

BL propone di approvare la pianificazione delle capacità e delle offerte nonché il concetto di utilizzazione della rete prima della decisione del Parlamento in merito all'ampliamento dell'infrastruttura. Il PLR considera gli strumenti idonei, ma invita a riflettere sulla necessità di evitare nuovi inutili oneri amministrativi e di migliorare la flessibilità degli strumenti. Thurbo, CJ e CITraP temono una disparità di trattamento del traffico regionale rispetto alla situazione attuale. Secondo il SAB gli strumenti vanno sostenuti se la priorità del traffico viaggiatori è mantenuta e i Cantoni nonché gli attori interessati sono coinvolti nella pianificazione. SRT ritiene che le argomentazioni sugli strumenti non chiariscano a sufficienza come le esigenze speciali del traffico merci in materia di tracce possano essere soddisfatte con i nuovi strumenti. TFG approva uno spostamento delle priorità dal traffico viaggiatori al traffico merci, ma propone di attendere una regolamentazione europea. Secondo l'Unione delle città gli strumenti, e soprattutto i loro due tempi di applicazione, sono troppo complicati. Per l'ASTAG gli strumenti vanno, in linea di principio, nella giusta direzione. Tuttavia la loro flessibilità e la procedura di consultazione non devono comportare spostamenti di tracce pianificate per il trasporto di merci al traffico viaggiatori.

Hanno risposto **NO** 2 partecipanti alla consultazione (AFV e Swissterminal).

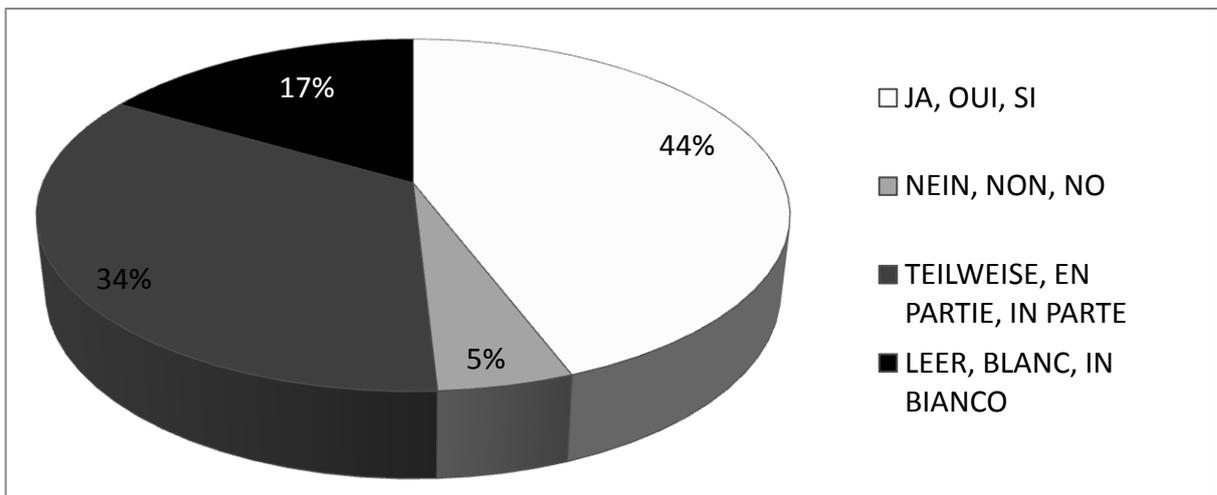
Swissterminal è dell'avviso che i piani di utilizzazione della rete debbano essere definiti a livello internazionale e in collaborazione con gli attori del settore.



#### Domanda 4: Ritenete che il processo di pianificazione istituzionalizzato sia necessario ed efficace al fine di elaborare una concezione per lo sviluppo degli impianti importanti per il traffico merci e per la sua concertazione con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria?

##### Posizioni generali

Sul totale delle 75 risposte fornite a questa domanda, più della metà (40) considera il processo di pianificazione istituzionalizzato come necessario ed efficace. Le risposte in parte favorevoli sono 31: tale processo è ritenuto efficace a condizione che vengano apportate certe modifiche. Contrari sono 4 partecipanti alla consultazione. La maggior parte constata che tutti gli attori interessati devono essere coinvolti fin dall'inizio e in modo vincolante nel processo e che l'infrastruttura ferroviaria e stradale e il suo ampliamento devono essere coordinati con la pianificazione degli impianti per il traffico merci.



##### Posizioni singole

Hanno risposto **SI** alla domanda 40 partecipanti, di cui 3 Cantoni (BL, FR e SZ), 3 partiti (PPD, PEV e PLR), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB e Unione delle città), 2 associazioni mantello dell'economia (CP e USAM), 29 organizzazioni interpellate e 1 altro partecipante.

La maggioranza (21) chiede il coinvolgimento attivo e vincolante, fin dall'inizio, di tutti gli attori (Comuni, Cantoni, ITF e caricatori) nel processo di pianificazione. Secondo 7 partecipanti (UPSA, ASTAG, fenaco, FRS, Hochrhein Terminal, VSMR e VAP) deve essere assicurato l'accesso senza discriminazioni. 8 partecipanti alla consultazione (BL, CFS, fenaco, Hupac, Hochrhein Terminal, HK BS/BL, VSMR e VAP) chiedono che il trattamento dei piazzali di carico pubblico sia analogo a quello degli impianti del traffico merci. Per BL, fenaco, FFS, VSMR e VAP le esigenze del traffico merci devono essere integralmente recepite nella pianificazione delle offerte e nella conseguente pianificazione dell'infrastruttura. Secondo fenaco, VSMR e VAP il legislatore deve definire quali siano gli impianti di smistamento della rete pubblica, e quindi gestiti da gestori dell'infrastruttura, e quali siano quelli gestiti



da FFS Cargo. Pro Bahn chiede che la concezione sia completata con un Piano settoriale relativo al traffico merci e fa notare che un eccessivo coinvolgimento dei Cantoni potrebbe compromettere la realizzazione degli impianti.

31 interpellati sono **IN PARTE** a favore: la CTP e 22 Cantoni (AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH), 1 partito (PS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni), 2 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse e USS), 2 organizzazioni (BLS e Comitato del San Gottardo) e 2 altri partecipanti (SRT e Thurbo).

La maggioranza (CTP, 22 Cantoni, Associazione dei Comuni, USS, economiesuisse, BLS e Thurbo) di coloro che sono parzialmente d'accordo chiede il coinvolgimento attivo e vincolante, fin dall'inizio, di tutti gli attori (Comuni, Cantoni, ITF e caricatori) nel processo di pianificazione. Il PS propone che sia coinvolta la popolazione interessata dai nuovi impianti del traffico merci. Secondo 25 partecipanti (CTP, 22 Cantoni, Thurbo e SRT) le esigenze del traffico merci devono essere recepite nella pianificazione delle offerte e nella conseguente pianificazione dell'infrastruttura. VD e BLS chiedono che sia assicurato l'accesso senza discriminazioni. economiesuisse richiede un coordinamento con la strategia di realizzazione dei terminali e respinge un trattamento separato per impianti di carico e scarico e stazioni di smistamento.

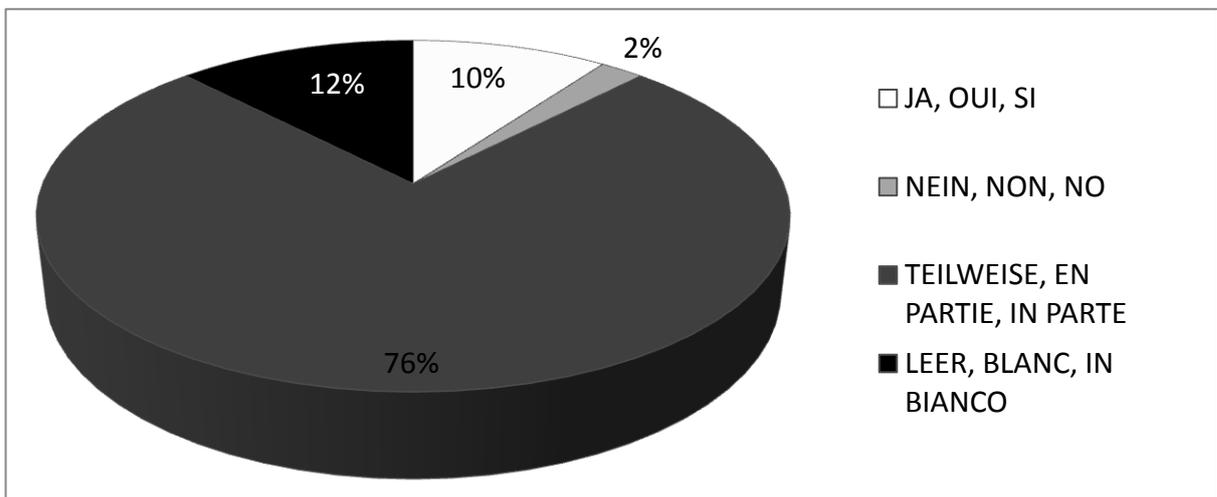
Hanno risposto **NO** 4 partecipanti: 3 organizzazioni (GF, Ferrovia retica e Swissterminal) e 1 altro partecipante (AFV). La ragione del rifiuto consiste soprattutto nel fatto che tutti gli attori devono essere coinvolti fin dall'inizio in modo vincolante e non soltanto consultati (AFV, GF e Swissterminal). Secondo AFV l'esercizio deve svolgersi senza discriminazioni.



## Domanda 5: Le misure d'incentivazione finanziaria proposte permettono di raggiungere gli obiettivi del progetto?

### Posizioni generali

Tra coloro che hanno risposto a questa domanda, pochi (9 su 79) condividono completamente le misure d'incentivazione finanziaria. Una larghissima maggioranza (68) è parzialmente d'accordo. Solo 2 interpellati respingono completamente le suddette misure. La maggioranza dei partecipanti alla consultazione, parzialmente o per niente d'accordo, ritiene le misure finanziarie eccessive, e quindi non compatibili con il principio dell'autonomia finanziaria, oppure insufficienti per mantenere o aumentare la quota della ferrovia sull'intero territorio nazionale.



### Posizioni singole

Hanno risposto **SI** 9 partecipanti, di cui 4 Cantoni (AI, FR, SZ e ZH), 1 partito (GLP), 1 associazione mantello dell'economia (CP) e 3 organizzazioni (FFS, FP e VSLF).

68 interpellati sono **IN PARTE** a favore: la CTP e 22 Cantoni (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS e ZG), 3 partiti (PPD, PEV e PS), 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni, SAB e Unione delle città), 4 associazioni mantello dell'economia (CP, economiesuisse, USC e USAM), 30 organizzazioni e 5 altri partecipanti.

Hanno risposto **NO** 2 partecipanti: 1 organizzazione (Swissterminal) e 1 altro partecipante (AFV).



Riepilogo dei singoli strumenti e della loro valutazione<sup>4</sup>:

<b>Strumenti di carattere generale</b>	
I fondi non devono essere ridotti.	GR, Associazione dei Comuni, CJ, IGöV OS, FFS, transfair, ATA, UTP
I criteri di redditività devono essere resi più severi.	economiesuisse, AFV, UPSA, ASTAG, FRS, GF, Hupac
Non è certo che i fondi per le misure d'incentivazione proposte siano sufficienti.	USC, Pro Bahn, SRT, FSB
I fondi devono essere garantiti a lungo termine.	fenaco, VAP, VSMR
L'assegnazione di sussidi per l'esercizio ferroviario deve essere rifiutata.	UPSA, ASTAG, FRS
I contributi d'esercizio devono essere mantenuti.	PEV, PS, CITraP Svizzera
Deve essere garantito un sufficiente finanziamento. Misure e fondi possono non bastare.	AS, IGöV OS, UTP
Gli strumenti possono essere valutati definitivamente solo quando sono messi a confronto con le misure di una variante di trasferimento.	Pro Cargo, SEV
Cancellare la limitazione fino al 2027.	SAB
Gli strumenti proposti non sono compatibili con l'autonomia finanziaria.	economiesuisse
L'aumento duraturo della quota della ferrovia è reso possibile solo da condizioni quadro idonee (e non dall'incentivazione finanziaria).	economiesuisse
Tener conto anche degli aspetti legati alla sostenibilità.	Hochrhein Terminal
Realizzare le basi necessarie per sostenere direttamente le ITF in occasione di crisi economiche e di situazioni eccezionali.	FFS
La definizione di contributi elevati deve essere verificabile.	Hochrhein Terminal
Trasformazione problematica del sistema di incentivazione. Trascura i requisiti del mercato, distorce la concorrenza, introduce incentivi sbagliati e riduce la trasparenza.	Hupac
I criteri di redditività devono essere resi meno severi.	ATA
Le riduzioni dei sussidi durante la fase di attuazione del nuovo sistema di finanziamento sono inopportune.	BE
Le conseguenze negative per tutti gli utenti (anche per i clienti finali TRV) devono rientrare nel conto economico.	Thurbo
Nell'incentivazione occorre distinguere tra ferrovie a scartamento metrico e ferrovie a scartamento normale.	CJ
Separare i flussi di finanziamento.	USAM

<sup>4</sup> Nella tabella sono presentate solo le critiche agli strumenti. Non si distingue tra partecipanti che hanno risposto «SÌ», «NO» o «IN PARTE».



Parità di trattamento tra TC, trasporto in treni completi e TCCI	CI CDS
Contraddizione tra riduzione dei fondi e incentivazione del traffico merci ferroviario	USS
<b>Contributi d'investimento per impianti di trasbordo e binari di raccordo</b>	
Mantenimento dei contributi d'investimento per il rinnovo dei binari ferroviari privati come misura di equiparazione del TCCI al TC	CTP, Comitato del San Gottardo, CFS, UP, fenaco, HK BS/BL, CI CDS, VAP, VSMR
Assicurare sempre l'accesso senza discriminazioni e l'esercizio.	UPSA, ASTAG, BLS, FRS, GF, CI CDS, TFG
Il sostegno finanziario degli impianti per il traffico merci deve avvenire unicamente tramite contributi d'investimento (per la manutenzione intesa come autonomia finanziaria si deve provvedere da sé).	UPSA, ASTAG, FRS, Hochrhein Terminal
La partecipazione ai costi per lo smantellamento di binari di raccordo deve avvenire su base volontaria.	CFS, fenaco, VAP, VSMR
Definire anche gli impianti di carico e scarico come impianti del traffico merci.	economiesuisse, CI CDS, Swissterminal
Rinunciare, nella misura del possibile, all'incentivazione o ridurla al minimo.	UPSA, ASTAG, FRS
Escludere il trasferimento forzato, poiché l'approvvigionamento di base avviene attraverso il traffico merci stradale. Basi legali mancanti, formulazione degli obiettivi non chiara ed effetti pretesi del traffico merci ferroviario confutati dal punto di vista storico o erronei.	UPSA, ASTAG, FRS
L'incentivazione per i terminali deve essere nettamente più elevata di quella destinata ai binari di raccordo.	UPSA, ASTAG, FRS
La partecipazione ai costi per lo smantellamento di binari di raccordo deve essere obbligatoria.	SOB
Il finanziamento del raccordo all'impianto del traffico merci da parte dei gestori dell'infrastruttura deve essere ragionevole dal punto di vista economico e gestionale.	BLS, Turbo
Impiegare i risparmi dei contributi d'esercizio per l'«ultimo miglio» e per i servizi non redditizi.	PPD, SAB
Aumentare sensibilmente il valore soglia per l'incentivazione dei binari di raccordo.	FFS
I costi di costruzione dei dispositivi di raccordo devono rimanere a carico del raccordato, che ne deve restare il proprietario.	FFS
Le aliquote di incentivazione sono troppo elevate (effetti di trascinamento).	economiesuisse
I contributi d'investimento non devono essere ridotti dall'80 al 60 %.	PPD
Autorizzare solo terminali in grado di gestire per intero treni lunghi 650 m.	TFG



I punti di servizio regionali devono rimanere aperti a ogni forma combinata di trasporto stradale e ferroviario.	SAB
Spesso i regolamenti d'esercizio di FFS Cargo per i gestori dei terminali sono finanziariamente poco interessanti e inefficienti sotto il profilo tecnico della produzione.	GF
Non devono esserci mutui senza interessi. Il rimborso finisce nella cassa generale della Confederazione e viene utilizzato per scopi diversi da quelli previsti.	Swissterminal
<b>Restituzione della TTPCP per il percorso iniziale e finale del TC</b>	
Accettata a breve termine; da abolire a medio termine.	USAM, UPSA, ASTAG, FRS
È in contraddizione con il postulato dell'autonomia finanziaria.	BL, fenaco, VAP
Da abolire perché contro corrente, è in contraddizione con il principio dell'autonomia finanziaria. Comporta distorsioni della concorrenza.	BL, economiesuisse, UP
Non differenziare tra TC e TCCI.	fenaco, VAP
Pericolo di abuso, dato che viene trasportata su strada solo la parte che basta per ottenere la restituzione della TTPCP.	SOB
Includere anche altri trasporti (e non solo il TCNA): trasporti di materiali di cave, rifiuti, prodotti agricoli ecc.).	VD
Bonus dipendente dalla partita (ev. dal peso)	Pro Bahn
Indennizzo secondo il volume	CI CDS
Abrogazione o trasformazione in finanziamento iniziale	SRT
<b>Partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni</b>	
Il diritto federale non può coinvolgere i Cantoni in un cofinanziamento del traffico merci ferroviario. L'attuale regolamentazione è sufficiente.	CTP
Viene respinta perché inefficace.	GLP, economiesuisse, AFV, Hochrhein Terminal, Hupac, Swissterminal
Accolta con favore per le ferrovie a scartamento ridotto, mentre per quelle a scartamento normale esistono notevoli riserve.	CFS, fenaco, HK BS/BL, SSC, VSMR, VAP
L'incentivazione finanziaria dovrebbe avvenire solo d'intesa con i caricatori.	fenaco, VSMR, VAP
I punti di servizio regionali dovrebbero restare aperti a ogni forma combinata di traffico ferroviario e stradale.	fenaco, VSMR, VAP
Impiegare i finanziamenti soprattutto come risorse per il servizio dell'«ultimo miglio». Queste risorse potrebbero essere apportate anche da fornitori di servizi locali e autonomi.	fenaco, VSMR, VAP
La Confederazione deve monitorare lo strumento, indicare le anomalie e trovare una soluzione che consenta ai Cantoni finanziariamente deboli di ottenere prestazioni anche se non sono in grado di assicurare il 50 %.	Iniziativa delle Alpi, ATA, UTP
Il coinvolgimento degli interessi cantonali non è appropriato. La Confe-	Hochrhein Terminal, TFG



derazione deve assumersi la responsabilità.	
Con l'introduzione di questo strumento le tratte meno redditizie verrebbero chiuse.	USC, FSB
La quota della Confederazione deve essere superiore al 50 %. Stessa regolamentazione che per il TRV.	Ferrovia retica, UTP
La Confederazione – d'intesa con i Cantoni – dovrebbe rivestire il ruolo di committente.	Pro Bahn
Per i Cantoni la partecipazione minima del 50 % non rappresentata un onere finanziario aggiuntivo di poco conto.	SZ
Il cofinanziamento di una misura non può dipendere esclusivamente dal fatto che essa è adottata da un Cantone. Per alcuni Cantoni, ciò comporterebbe notevoli costi aggiuntivi.	IGöV OS
Perseguire obiettivi nazionali e di politica ambientale nonché ponderare il rapporto costi-benefici in confronto con altri vettori di trasporto.	CI CDS
I Cantoni dovrebbero pagare di più (70-80 %)	CI CDS
Nessun sistema di sussidiamento concorrenziale e decentralizzato	Swissterminal
Certi Cantoni non dovrebbero essere sottoposti a notevoli oneri supplementari.	BE
<b>Finanziamento iniziale</b>	
Possibilità di prorogare i termini rispettando determinati criteri, poiché in tempi di congiuntura economica negativa la loro durata potrebbe non essere sufficiente.	CTP, Iniziativa delle Alpi, Comitato del San Gottardo
Prolungare i termini a 5 anni.	ZH, Associazione dei Comuni, AS, CJ, SRT, ATA, UTP
Rifiuto dello strumento	USAM, AFV, UPSA, ASTAG, FRS
Rifiuto dovuto alle esperienze negative maturate nell'UE	CFS, fenaco, Hochrhein Terminal, VAP, VSMR
Rimborsabilità in caso di cessazione dell'offerta al termine del finanziamento	fenaco, VAP, VSMR
Deve essere presentato in modo trasparente.	BLS, UTP
Deve essere limitato nell'importo.	Les Routiers Suisses
Limitazione a 6 anni al massimo	CI CDS
Rifiuto motivato con il rischio che le offerte vengano di nuovo a mancare al termine del finanziamento.	economiesuisse
Rifiuto motivato con le conseguenti distorsioni del mercato e con una sorta di «cannibalismo»	Hupac
Esiste il pericolo di una sorta di «cannibalismo» delle offerte.	GF
Istituzione di un gruppo tecnico neutrale composto da operatori del mercato competenti con finalità consultive e di presentazione di proposte per l'UFT.	GF



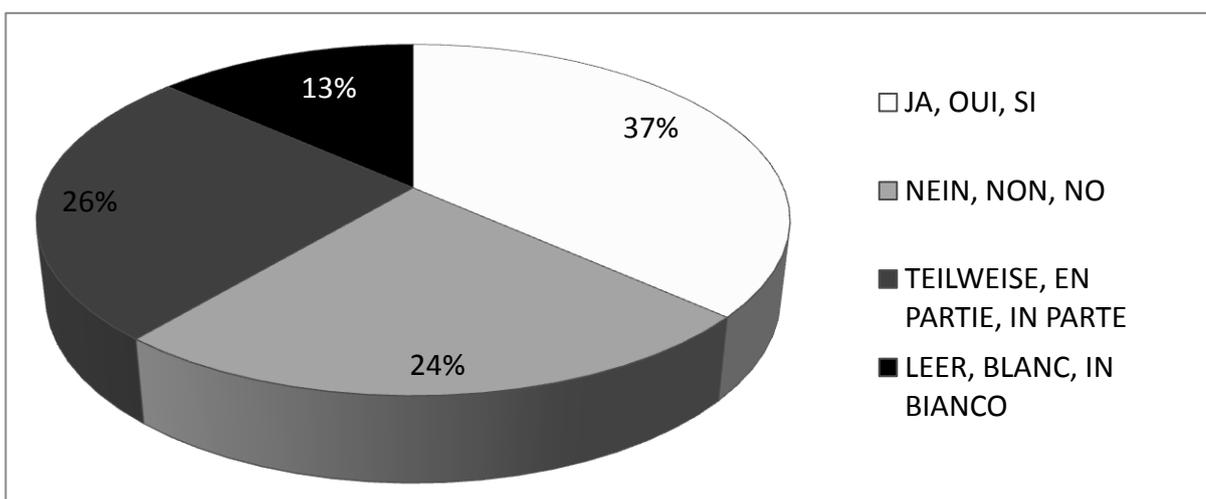
Estensione anche ai trasporti import-/export	GF
<b>Incentivazione di innovazioni tecniche</b>	
Collaborazione con l'UE, ottimizzazione soprattutto nel traffico internazionale	BLS, Pro Bahn, UTP
Monitorare la qualità dei trasporti – segnatamente del TCCI – attraverso un sistema basato su obiettivi e controlli, incentivandola in modo sostenibile.	Pro Bahn, Rail Valley
Viene respinta l'incentivazione delle innovazioni nel settore delle infrastrutture.	UPSA, ASTAG, FRS
La Confederazione deve contribuire in modo più attivo sostenendo concrete forme d'implementazione mediante prescrizioni e contributi d'incentivazione e di adeguamento. Concezione analoga a quella per gli impianti del traffico merci.	BL, Iniziativa delle Alpi
Istituire un'apposita commissione tecnica e realizzare un centro di competenza.	AFV
<b>Periodo transitorio per i contributi d'esercizio esistenti</b>	
Un periodo transitorio di 3 anni è troppo breve.	BE, BS, Iniziativa delle Alpi, CI CDS, FFS, TFG, transfair, ATA, UTP
Una rapida riduzione delle indennità può essere attuata solo se non si verificano perdite di trasporti a favore della strada.	Unione delle città, CFS, fenaco, HK BS/BL, VAP



## Domanda 6: Siete d'accordo con l'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come compito principale?

### Posizioni generali

Più di un terzo dei partecipanti (33 su 78) condivide l'abolizione di questo obbligo per le FFS. Sono in parte d'accordo 23 interpellati e i contrari sono 22. La maggioranza di chi è solo in parte d'accordo auspica che il Consiglio federale illustri con maggior precisione le conseguenze. I contrari temono che vengano chiusi altri punti di servizio e che le FFS si ritirino completamente dal TCCI.



### Posizioni singole

Hanno risposto **SÌ** 33 partecipanti, di cui 5 Cantoni (AI, AG, BE, SZ e ZH), 3 partiti (PLR, GLP e UDC), 3 associazioni mantello dell'economia (CP, economiesuisse e USAM), 21 organizzazioni e 1 altro partecipante.

Secondo alcuni interpellati (AG, BE, SZ e VSLF) le conseguenze non sono chiare ed esiste il pericolo di un ritiro completo o parziale delle FFS dal traffico merci. L'UTP ritiene che vi sia il pericolo di ulteriori trasferimenti sulla strada e che quest'ultima non sia in grado di far fronte all'aumento del traffico. Teme altresì un rincaro del traffico regionale viaggiatori dovuto ai suddetti trasferimenti, che farebbero venire meno un sostegno finanziario alla ferrovia. Altri sono dell'avviso che in ogni caso un determinato parco carri debba essere mantenuto (CP), che le FFS debbano presentare in modo trasparente le motivazioni della chiusura dei punti di servizio (SOB), che le strategie di FFS Cargo per il futuro non siano chiare (VAP) e che, nel caso di una cessazione dell'attività di un punto di servizio, quest'ultimo debba essere smantellato (FP).

23 interpellati sono **IN PARTE** d'accordo: la CTP e 16 Cantoni (AR, BL, BS, GL, GE, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SG, TG, VS e ZG), 1 partito (PPD), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni), 3 organizzazioni e 1 altro partecipante.



La maggioranza di chi è parzialmente d'accordo (CTP, AR, BL, BS, GE, GR, GL, OW, NE, NW, SO, SG, SH, VS, ZG, PPD, Associazione dei Comuni e Comitato del San Gottardo) ritiene che le conseguenze non siano chiare e che esista il rischio di un ritiro parziale o totale delle FFS dal traffico merci. Chiede perciò che, nel messaggio al Parlamento, il Consiglio federale fornisca una presentazione verificabile delle conseguenze. SG e SRT domandano che il ritiro delle FFS non avvenga dall'oggi al domani. SRT propone inoltre che la Confederazione indennizzi i Cantoni per il trasferimento della responsabilità. Per BL e TG l'abolizione dell'obbligo non deve valere per i trasporti di merci pericolose e per CJ non deve svantaggiare determinate regioni.

Hanno risposto **NO** 22 partecipanti: 5 Cantoni (FR, JU, TI, UR e VD), 2 partiti (PEV e PS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB e Unione delle città), 2 associazioni mantello dell'economia (USS e USC), 8 organizzazioni e 3 altri partecipanti.

L'argomento fondamentale contro l'esonero delle FFS dalla gestione del traffico merci come uno dei compiti principali consiste nel timore della chiusura di altri punti di servizio e del ritiro completo delle FFS da questo tipo di trasporto (FR, JU, UR, VD, SAB, USS, AS, Pro Bahn). Per alcuni (PS, Pro Cargo, SEV) si dovrebbe invece sancire nella legge un mandato di servizio pubblico. L'Unione delle città considera che l'incentivazione su tutto il territorio nazionale sia messa a rischio dall'assenza di un'impresa ferroviaria di trasporto merci. Per Pro Cargo e SEV l'abolizione di quest'obbligo per le FFS è tanto più incomprensibile se si tiene conto che indebolisce soprattutto il TCCI, che trasporta di gran lunga la maggior parte delle merci. Da parte sua transfair sottolinea la grande importanza del traffico merci in Svizzera e all'estero. Pro Bahn è dell'avviso che la decisione in merito spetti al Popolo. Iniziativa delle Alpi richiama l'attenzione sulle esperienze negative maturate all'estero. Per FR e Iniziativa delle Alpi occorre realizzare rapidamente un processo di pianificazione concernente la rete di punti di servizio.

### **Osservazioni supplementari**

Sebbene non sia stata posta la domanda su interventi successivi, certi partecipanti si esprimono in merito.

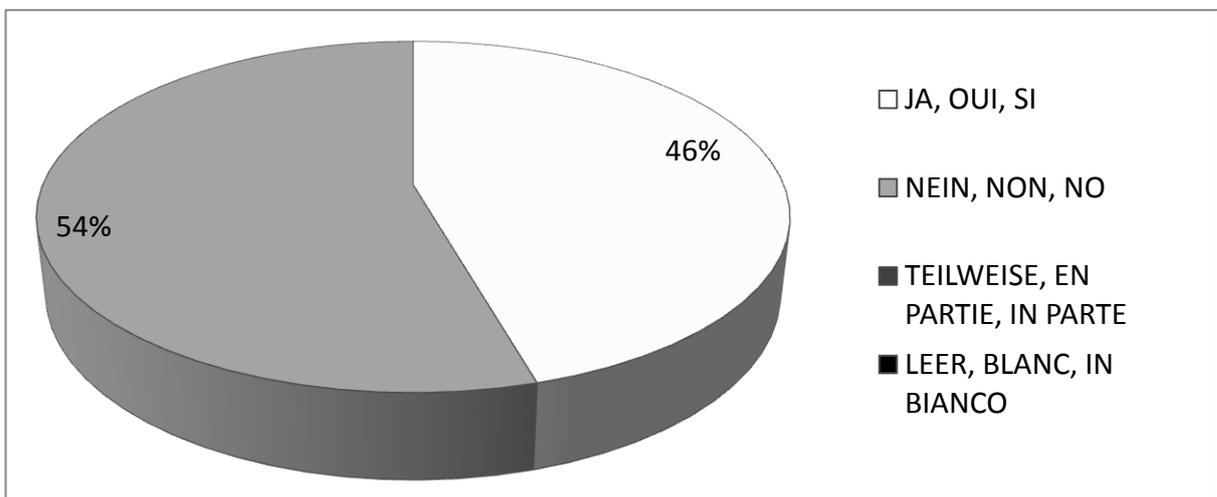
Alcuni (ASTAG, UPSA, FRS, UP, Hochrhein Terminal e Hupac) chiedono il distacco di FFS Cargo dal gruppo societario e una sua privatizzazione parziale. Altri (economiesuisse, CFS, HK BS/BL e SSC) propongono anch'essi il distacco di FFS Cargo, lasciandole tuttavia in un primo momento lo statuto di impresa autonoma di proprietà statale con un consiglio d'amministrazione composto di specialisti della logistica. Pro Bahn si pronuncia contro l'abolizione dell'obbligo e propone l'adozione di una forma di autonomia come quella esistente per DB Schenker, in modo che FFS Cargo possa rivestire il ruolo di fornitore globale.



## Domanda 7: Ritenete che esistano altri strumenti e misure in grado di migliorare concretamente l'attrattività e l'efficienza del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?

### Posizioni generali

Dei 90 partecipanti, 41 ritengono che esistano altri strumenti e misure e 49 sono di opinione contraria<sup>5</sup>. In molti pareri sono avanzate le seguenti proposte: rielaborazione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie, revisione delle prescrizioni in materia di sicurezza, armonizzazione delle condizioni vigenti per gli orari di lavoro, per gli oneri dell'inquinamento fonico e per i controlli della circolazione ferroviaria e stradale nonché adeguamento dell'infrastruttura a treni più lunghi.



### Posizioni singole

Hanno risposto **Sì** 41 partecipanti, di cui 6 Cantoni (BL, FR, SZ, UR, VD e ZH), 2 partiti (GLP e PS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse), 27 organizzazioni e 4 altri partecipanti.

Adeguamento delle condizioni vigenti per la circolazione stradale e ferroviaria in materia di orari di lavoro, di disposizioni in campo ambientale e di controlli per la sicurezza	GLP, economiesuisse, CFS, fenaco, HK BS/BL, CI CDS, SSC, VAP, VSMR
Revisione delle prescrizioni in materia di sicurezza nell'esercizio e nella costruzione	CFS, fenaco, HK BS/BL, CI CDS, SSC, VAP, VSMR
Rielaborazione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce orarie nell'ottica di un'utilizzazione efficace (qualità, standard di costruzione, supplemento sui trasporti di merci pericolose)	economiesuisse, CFS, fenaco, HK BS/BL, FFS, VAP, VSMR, UTP

<sup>5</sup> Gli interpellati che non hanno risposto a questa domanda rientrano nella categoria del «NO».



Lunghezza dei treni come criterio decisivo per la produttività, ampliamento dell'infrastruttura per la circolazione di treni più lunghi	economiesuisse, CFS, HK BS/BL, Hupac, SSC, VAP, VSMR
Semplificazione delle procedure per l'autorizzazione edilizia e l'omologazione nonché delle procedure amministrative, segnatamente nel traffico internazionale	CFS, fenaco, HK BS/BL, SSC, VAP, VSMR
Separazione di rete ed esercizio	economiesuisse, UPSA, ASTAG, FRS
Concentrazione di tutte le reti svizzere a scartamento normale e loro trasformazione in imprese autonome di proprietà della Confederazione	fenaco, UP, VAP, VSMR
Elaborazione di una strategia per il trasporto di merci pericolose e la prevenzione di incidenti rilevanti	BS, GE, ZH
Specialisti di terminali per container il più possibile neutrali con conseguente eliminazione degli ostacoli di tipo monopolistico	Hochrhein Terminal, Hupac, Swissterminal
Rafforzamento delle competenze della CAF con sua trasformazione in una vera e propria autorità di regolazione	fenaco, VAP, VSMR
Standardizzazione secondo un modello di contenitore uniforme e normalizzazione dei piccoli container	SVI, Swissterminal
Raggruppamento del traffico attraverso diverse misure	Swissterminal, TFG
Istituzione di un centro per l'innovazione connesso alle attività di ricerca	Rail Valley, SVI
Definizione del livello massimo di utilizzo della rete di strade nazionali da parte di veicoli pesanti	UTP
Trasferimento alla Confederazione del servizio per l'assegnazione delle tracce	CI CDS
Adeguamento delle condizioni di lavoro del traffico stradale a quelle del traffico ferroviario	PS
Aumento degli standard di sicurezza del traffico stradale	SOB
Miglioramento degli orari di servizio dei terminali grazie ai team locali di FFS Cargo	GF
Impiego di un ente regolatore attivo per la gestione della rete	Hupac
Rafforzare la concorrenzialità nel traffico merci ferroviario. Come gestori di impianti per il traffico merci dare per principio la preferenza alle imprese indipendenti dalle aziende trazione.	economiesuisse
La Confederazione deve emanare i requisiti minimi necessari per prendere in esame il traffico merci nei piani direttori cantonali.	UP
La Confederazione deve assumere con maggiore determinazione il suo ruolo all'interfaccia con lo spazio europeo.	SVI
Miglioramento della collaborazione tra le FFS e le ferrovie regionali	FR
Ogni regione dovrebbe mettere a disposizione impianti di trasbordo (coordinandoli con le esigenze della rete stradale). Occorre elaborate soluzioni alternative (ad es. l'utilizzazione di binari di raccordo privati).	FR
Preferire alla concezione il Piano settoriale dei trasporti dato che è più	Pro Bahn



vincolante. Tale Piano deve indicare quanto segue: utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, coordinamento dei vettori, siti dei cluster della logistica e utilizzazioni intensive dal punto di vista del traffico merci.	
Interventi presso l'UE per i problemi di capacità e per l'elaborazione di misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasferimento	Pro Bahn
Lo Stato dovrebbe essere in grado di condizionare importanti componenti dei costi.	PS
Esame di nuove prestazioni a valore aggiunto per le imprese di trasbordo (ad es. deposito intermedio, cambiamento di impacchettatura e di etichettatura ecc.)	PS
Il messaggio dovrebbe menzionare non solo il peso dei veicoli merci pesanti ma anche la loro lunghezza massima.	ATA
Ampliamento degli impianti per il traffico merci coordinato con la pianificazione territoriale e quindi d'intesa con l'ARE	ATA
Per la Confederazione, i Cantoni e i Comuni determinati trasporti devono essere effettuati su rotaia.	ATA
Trasferimento delle offerte del TCCI non redditizie in quelle del TC. Anche le imprese che non dispongono di una linea diretta di raccordo possono così beneficiare maggiormente delle offerte ferroviarie.	Iniziativa delle Alpi
Ampliamenti sulle tratte d'accesso al corridoio di quattro metri	SZ
A tutti gli utenti del traffico devono essere assicurati margini di manovra o infrastrutture (ad es. superfici di sorpasso, d'incrocio e di stazionamento dei treni).	Thurbo

Secondo 49 partecipanti non esiste **nessun altro strumento**. Essi sono: la CTP, 20 Cantoni (AG, AI, AR, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, VS e ZG), 5 partiti (PPD, PEV, PLR, I Verdi e UDC), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni e SAB), 4 associazioni mantello dell'economia (CP, USC, USS e USAM), 11 organizzazioni e 6 altri partecipanti.

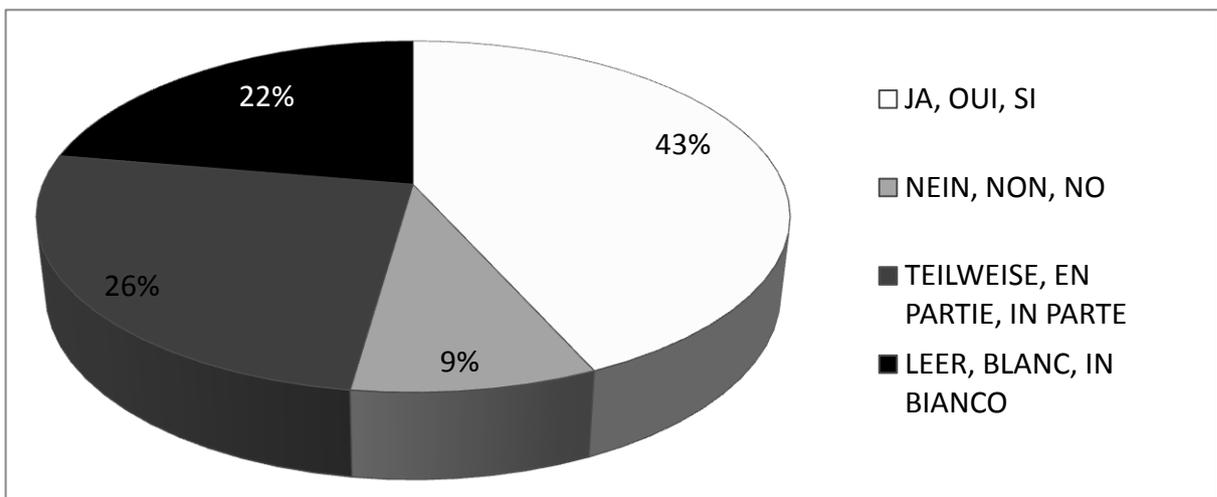


### 3.3 Domande sulle conseguenze

**Domanda 8: Condividete le ripercussioni della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, che sono descritte nel rapporto esplicativo?**

#### Posizioni generali

La maggioranza (39 su 70) degli interpellati che hanno risposto a questa domanda condivide le ripercussioni così come sono descritte. Degli altri interpellati, 23 condividono solo in parte e 8 non sono d'accordo: perlopiù ritengono che la presentazione delle ripercussioni manchi di concretezza e di completezza e non consenta quindi di valutare l'efficacia delle misure. Alcuni rilevano la mancanza di indicazioni più precise sulle ripercussioni delle misure in rapporto all'ecosistema.



#### Posizioni singole

Hanno risposto **Si** 39 partecipanti. Essi sono: la CTP, 23 Cantoni (AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG e ZH), 3 partiti (PPD, PEV e PLR), 11 organizzazioni e 1 altro partecipante.

Per la CTP e il PPD, il concetto e i piani di utilizzazione della rete hanno ripercussioni sul traffico regionale viaggiatori che non sono descritte in modo preciso. UR e SZ fanno notare l'esistenza di possibili conseguenze negative legate alla riduzione dei contributi d'esercizio. UR e Pro Bahn non condividono le ripercussioni descritte in merito al TCCI e all'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come uno dei compiti principali. A questo riguardo e a proposito della partecipazione della Confederazione alle ordinazioni cantonali, UR prevede conseguenze negative per certi Cantoni. BS e GE rilevano la mancanza di una descrizione delle ripercussioni sulla sicurezza nei trasporti di merci pericolose. Secondo Hochrhein Terminal gli investimenti non effettuati nei grandi terminali risulteranno inefficienti.



Hanno risposto che sono **IN PARTE** d'accordo 23 interpellati: 1 Cantone (BL), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione delle città), 4 associazioni mantello dell'economia (CP, economiesuisse, USC e USAM), 12 organizzazioni e 4 altri partecipanti.

Sono in molti a far notare che, in genere, le ripercussioni sono presentate in modo incompleto. Per economiesuisse la loro presentazione tiene troppo conto di elementi normativi ed è poco concreta. Secondo altri (CFS, fenaco, VSMR e VAP) le ripercussioni sono valutate con eccessivo ottimismo per quanto riguarda i tempi. È rilevata la mancanza o non è condivisa la descrizione soprattutto delle seguenti conseguenze: sul traffico regionale viaggiatori a causa del concetto e dei piani di utilizzazione della rete (Associazione dei Comuni e Thurbo), sull'ecosistema (FP) e sulla sicurezza dei trasporti (economieuisse, Iniziativa delle Alpi e FP), sulla sanità e sulle città (Unione delle città), sulla pianificazione del territorio (Iniziativa delle Alpi), sui Cantoni a seguito dell'esonero per le FFS (SRT), sull'inquinamento fonico (HEV e FP), sul traffico stradale (USC, CJ, FSB e UTP) e su altri vettori (BL e VD), nonché sulle zone periferiche (CJ). Per AS e Pro Cargo le conseguenze potrebbero essere nettamente più negative a causa dell'applicazione del principio di autonomia finanziaria. Alcuni partecipanti (CFS, fenaco, VSMR e VAP) criticano il fatto che nella valutazione non sono stati considerati i chilometri percorsi per i trasporti all'estero e ritengono che l'offerta monopolistica di FFS Cargo per il TC complementare costituisca più un rischio che un vantaggio per il TC stesso. CFS auspica che nel progetto sia recepito anche lo sviluppo futuro del settore ferroviario nonché dell'organizzazione delle ferrovie e segnatamente di FFS Cargo. Per AS e CJ non si è tenuto conto dei costi sociali. CJ sottolinea la mancanza delle ripercussioni dovute al rincaro del carburante. Secondo Thurbo, nonostante il concetto e i piani di utilizzazione della rete, devono essere ancora possibili soluzioni improntate alla collaborazione e al pragmatismo. L'UTP non comprende come i Cantoni possano farsi carico delle innovazioni e delle ordinazioni se i finanziamenti vengono talmente ridotti.

Hanno risposto **NO** 8 partecipanti, di cui 1 Cantone (AG), 1 partito (PS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB) e 5 altre organizzazioni.

AG è contrario, dato che la modifica prevista della competenza nella procedura per l'autorizzazione edilizia di impianti per il traffico merci presenta notevoli ripercussioni sulle risorse del personale (fabbrico considerevolmente ridotto per la Confederazione e accresciuto per i Cantoni). Per il PS questo progetto non consente di raggiungere uno sviluppo sostenibile e un'efficace cooperazione tra i vettori e mette in discussione la credibilità all'estero della politica svizzera del trasferimento. A suo avviso, è insufficiente la presentazione delle ripercussioni sull'ecosistema, sulla sicurezza dei trasporti e sull'aumento delle code nel traffico stradale. SAB prevede una massiccia chiusura dei punti di servizio e un ulteriore calo di attrattiva della ferrovia, nonché conseguenze negative sul traffico regionale viaggiatori. L'ATA osserva che il promovimento del trasporto di merci non è perseguito seriamente e che l'esonero delle FFS comporta un trasferimento dei compiti (finanziari) a carico dei Cantoni. Alcuni partecipanti (UPSA, ASTAG e FRS) ritengono che il traffico merci ferroviario rivesta nel progetto un'eccessiva importanza e che, in rapporto al traffico stradale, non costituisca la spina dorsale dell'economia svizzera. L'obiettivo di un collegamento ridondante dell'intero territorio nazionale è superfluo e, quindi, da eliminare dal progetto. Inoltre fanno notare che il trasporto stradale sta costantemente migliorando il suo ecobilancio, che non può pertanto essere utilizzato come legittimazione per il

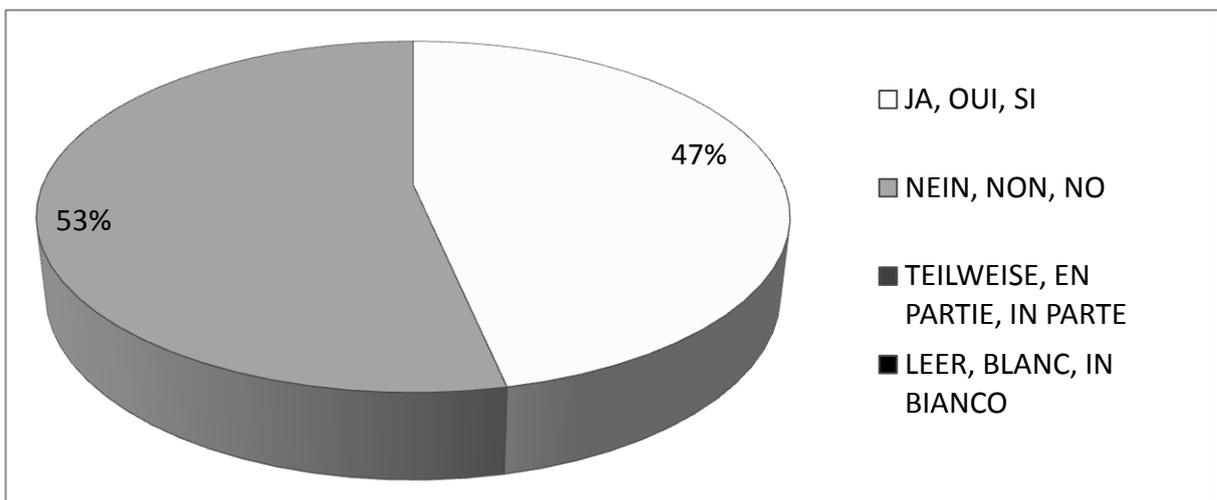


promovimento del trasporto di merci per ferrovia. Per Les Routiers Suisses è probabile che continui l'attuale evoluzione negativa.

### Domanda 9: Ritenete che, oltre alle ripercussioni descritte nel rapporto esplicativo (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia ecc.), ve ne siano altre di un certo rilievo?

#### Posizioni generali

Dei partecipanti alla consultazione, 42 ritengono che ci siano ripercussioni diverse da quelle descritte nel rapporto, 48 sono di opinione contraria<sup>6</sup>.



#### Posizioni singole

Hanno risposto **Si** 42 partecipanti: la CTP, 23 Cantoni (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS e ZG), 2 partiti (PPD e PS), 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione dei Comuni, SAB e Unione delle città), 1 associazione mantello dell'economia (USC), 9 organizzazioni e 3 altri partecipanti.

Le osservazioni in merito sono già state riportate a proposito della precedente domanda.

Secondo 48 partecipanti non esiste **nessun'altra ripercussione di un certo rilievo**. Essi sono: 3 Cantoni (AI, SG e ZH), 5 partiti (PEV, PLR, GLP, I Verdi e UDC), 4 associazioni mantello dell'economia (CP, economiesuisse, USS e USAM), 29 organizzazioni e 7 altri partecipanti.

<sup>6</sup> Gli interpellati che non hanno risposto a questa domanda rientrano nella categoria del «NO».

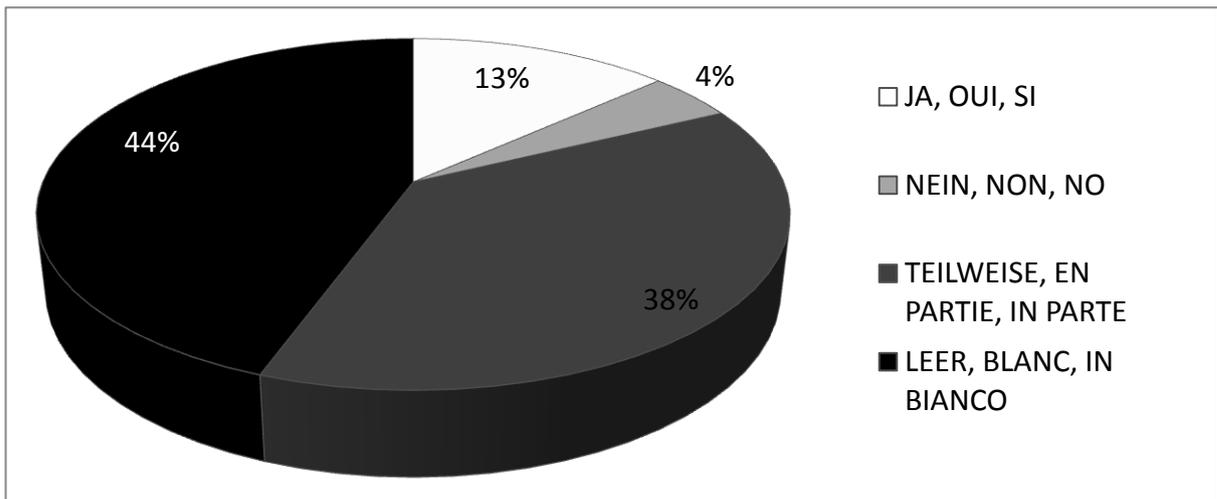


### 3.4 Domanda sugli adeguamenti legislativi

#### Domanda 10: Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?

##### Posizioni generali

Dei partecipanti alla consultazione 12 sono d'accordo con gli adeguamenti legislativi. La maggioranza è in parte d'accordo (34) o non ha esplicitamente risposto (39). 5 interpellati non sono d'accordo.



Diversi partecipanti alla consultazione (CTP e AG) auspicano che sia introdotta la seguente modifica: «La costruzione, la modifica e lo smantellamento degli impianti per il traffico merci necessitano di un'approvazione dei piani in conformità all'articolo 18 della legge federale sulle ferrovie. Progetti d'importanza secondaria possono essere autorizzati secondo il diritto cantonale. Il Consiglio federale disciplina i dettagli mediante ordinanza.»

Secondo le FFS e la Ferrovia Retica il processo di pianificazione, che si è dimostrato valido per gli impianti importanti del traffico merci, deve continuare a essere svolto secondo la procedura di approvazione dei piani di cui all'articolo 18 della legge federale sulle ferrovie.

Alcuni interpellati (CFS, fenaco, CI CDS, Turbo, VSMR e VAP) criticano la scarsa chiarezza dell'attuale regolamentazione sulla responsabilità civile e l'esistenza di una infelice regolamentazione della responsabilità per danni alle merci. La nuova concezione dovrebbe avere lo scopo di correggere questa problematica.

La disposizione concernente il rimborso dell'imposta sugli oli minerali destinati a mezzi di trazione (per strade ferrate) impiegati per il trasporto multimodale in conformità alla LUMin viene trasformata da disposizione imperativa in una potestativa sull'erogazione di contributi. Al mantenimento della qualità dei binari di raccordo provvedono ora i proprietari degli impianti; viene a meno infatti la partecipazione della Confederazione. Entrambe le modifiche sono respinte da 4 partecipanti (CFS, fenaco, VSMR e



VAP), poiché esse comportano l'abrogazione dei diritti di rimborso motivati con il decongestionamento del traffico stradale.

L'espropriazione agevolata di cui all'articolo 11 LTM è respinta da 2 partecipanti alla consultazione (USC e FSB). Se, tuttavia, si dovesse adottare una tale misura, essa dovrebbe essere accompagnata da un risarcimento superiore (secondo il metodo di classificazione in base alla situazione).

AFV chiede un concreto riferimento alla legislazione internazionale (ADR, ADN, RID, IMDG e IATA). CJ e Hochrhein Terminal avanzano la stessa richiesta, limitata tuttavia al trasporto di merci pericolose (RID).

VD auspica che la legge in questione s'intitoli «Legge sul trasporto di merci per ferrovia», al fine di evitare qualsiasi confusione con altri tipi di trasporto.



### 3.5 Altre osservazioni

#### Domanda 11: Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?

CTP, SAB, CP, USAM, BLS, CFS, UP, fenaco, HK BS/BL, CI CDS, SSC, VSMR, VAP, UTP: sollecitano una rendicontazione regolare sullo stato di attuazione, sul grado di raggiungimento degli obiettivi, sulle fasi di attuazione ancora da iniziare e sulle proposte di eventuali completamenti resisi necessari.

CI CDS: non viene affrontato il tema della sicurezza dell'approvvigionamento delle regioni periferiche.

SAB: chiede l'istituzione di un'autorità di regolazione per i conflitti.

GR: chiede l'adozione di misure correttive in caso di anomalia.

Unione delle città: la Confederazione, in qualità di committente, deve fornire un maggior contributo per il promovimento del traffico merci ferroviario (ad es. trasporto di ghiaia e materiale di scavo al 70 % per ferrovia).

Chiasso: la problematica legata alla dogana non deve essere trascurata.



## Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di consultazione

Abbreviazioni	Destinatari
<b>1.</b>	<b>Cantoni</b>
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
<b>2.</b>	<b>Partiti rappresentati nell'Assemblea federale</b>
PPD	Partito popolare democratico
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	PLR. I Liberali
PS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione Democratica di Centro
I Verdi	I Verdi Partito ecologista svizzero
GLP	Partito verde liberale



<b>3.</b>	<b>Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna</b>
Associazione dei Comuni	Associazione dei Comuni Svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Unione delle città	Unione delle città svizzere
<b>4.</b>	<b>Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>
CP	Centre Patronal
	economiesuisse
USC	Unione Svizzera dei Contadini
USS	Unione sindacale svizzera
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
<b>5.</b>	<b>Organizzazioni</b>
	Iniziativa delle Alpi, Comitato d'iniziativa
AS	Angestellte Schweiz
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
BLS	BLS SA
CFS	Cargo Forum Schweiz
CJ	Chemins de fer du Jura
La Posta	La Posta Svizzera
UP	Unione Petrolifera
fenaco	Fenaco Genossenschaft
	Comitato del San Gottardo
GF	Groupement Fer
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
HK BS/BL	Handelskammer beider Basel
	Hochrhein Terminal
Hupac	Hupac Intermodal SA
CI CDS	Comunità d'interesse Commercio al dettaglio svizzero
CITraP Svizzera	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici
IGöV OS	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz
	Les Routiers Suisses
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
Ferrovia retica	Ferrovia retica FR
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
SOB	Schweizerische Südostbahn
FP	Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse
SSC	Swiss Shippers Council



	Swissterminal
TCS	Touring Club Svizzero
	transfair
TFG	Transfracht
traccia.ch	Traccia Svizzera SA
VAP	Associazione dei caricatori
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VSLF	Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti
VSMR	Associazione svizzera riciclaggio ferri, metalli e carta
ATA	Associazione traffico e ambiente
<b>6.</b>	<b>Altri / risposte spontanee</b>
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
	Comune di Chiasso
HEV	Associazione Svizzera Proprietari Fondiari
Pro Cargo	Coalizione Pro Cargo
	RailValley
FSB	Federazione svizzera dei coltivatori di barbabietole da zucchero
SRT	Swiss Rail Traffic
Thurbo	Thurbo AG
EFS	Economia forestale Svizzera
	Werner Wildhaber Technologieberatung



## **Allegato 2: Questionario relativo al progetto posto in consultazione «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale»**

### **Obiettivi**

- 1) Siete d'accordo con i principi e gli obiettivi della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?

### **Misure**

- 2) Siete d'accordo con gli strumenti proposti al fine di incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?
- 3) Ritenete che il concetto di utilizzazione della rete e i piani di utilizzazione della rete siano strumenti idonei a garantire le capacità necessarie per il traffico merci ferroviario?
- 4) Ritenete che il processo di pianificazione istituzionalizzato sia necessario ed efficace al fine di elaborare una concezione per lo sviluppo degli impianti importanti per il traffico merci e per la sua concertazione con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria)?
- 5) Le misure d'incentivazione finanziaria proposte (contributi d'investimento per impianti di transbordo del traffico combinato e per binari di raccordo privati, restituzione della TTPCP per il percorso iniziale e finale del traffico combinato, sostegno della Confederazione alle ordinazioni da parte dei Cantoni, finanziamento iniziale, periodo transitorio per i contributi d'esercizio esistenti) permettono di raggiungere gli obiettivi del progetto?
- 6) Siete d'accordo con l'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come compito principale?
- 7) Ritenete che esistano altri strumenti e misure in grado di migliorare concretamente l'attrattività e l'efficienza del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?

### **Conseguenze**

- 8) Condividete le ripercussioni della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, che sono descritte nel rapporto esplicativo?
- 9) Ritenete che, oltre alle ripercussioni descritte nel rapporto esplicativo (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia ecc.), ve ne siano altre di un certo rilievo?

### **Adeguamenti legislativi**

- 10) Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?

### **Altre osservazioni**

- 11) Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?