



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

Rapporto concernente i risultati della procedura di consultazione

Progetto di legislazione sul traffico merci

Marzo 2007

1. Svolgimento della consultazione

Il 5 luglio 2006 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione sul progetto di legislazione sul traffico merci.

La consultazione è stata avviata il 17 luglio 2006 e si è conclusa il 16 ottobre 2006.

Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti politici rappresentati in seno all'Assemblea federale, le associazioni economiche attive a livello nazionale e diverse organizzazioni, tra cui occorre citare in particolare il comitato dell'Iniziativa delle Alpi, le imprese ferroviarie, l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP).

Complessivamente sono pervenute 103 prese di posizione, 6 delle quali prive di commenti sul contenuto del progetto. Tra i consultati hanno risposto 26 Cantoni, 8 partiti politici, 7 associazioni economiche e 46 organizzazioni. Hanno preso posizione anche 16 cerchie non interpellate (altri/pareri spontanei).

	Totale destinatari	Risposte	di cui senza commenti sul contenuto
1 Cantoni	26	26	
2 Partiti politici	15	8	
3 Associazioni economiche	11	7	2
4 Organizzazioni	85	46	4
5 Altri/pareri spontanei		16	
Totale	137	103	6

2. Elenco delle prese di posizione pervenute

Abbreviazione Abréviation	Mittente Expéditeur
1	Cantoni e Conferenze cantonali / cantons et conférences cantonales
AG	Cantone di Argovia
AI	Cantone di Appenzello Interno
AR	Cantone di Appenzello Esterno
BE	Cantone di Berna
BL	Cantone di Basilea Campagna
BS	Cantone di Basilea Città
FR	Cantone di Friburgo
GE	Cantone di Ginevra
GL	Cantone di Glarona
GR	Cantone dei Grigioni
JU	Cantone del Giura
LU	Cantone di Lucerna
NE	Cantone di Neuchâtel
NW	Cantone di Nidvaldo
OW	Cantone di Obvaldo
SG	Cantone di San Gallo
SH	Cantone di Sciaffusa
SO	Cantone di Soletta
SZ	Cantone di Svitto
TG	Cantone di Turgovia
TI	Cantone Ticino
UR	Cantone di Uri
VD	Cantone di Vaud
VS	Cantone del Vallese

ZG	Cantone di Zugo
ZH	Cantone di Zurigo
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici e DCPA Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
2	Partiti politici / Partis politiques / Politische Parteien
PPD	Partito popolare democratico svizzero
PEV	Partito evangelico svizzero
PLR	Partito liberale-radical svizzero
I Verdi	Partito ecologista svizzero
Lega	Lega dei Ticinesi
PLS	Partito liberale svizzero
UDC	Unione democratica di centro
PSS	Partito socialista svizzero
3	Associazioni economiche / Associations de l'économie / Wirtschaftsverbände
CP	Centre Patronal
	economiesuisse
SIC	Società svizzera degli impiegati del commercio
	Unione padronale svizzera
Unione dei contadini	Unione svizzera dei contadini
USS	Unione sindacale svizzera
	Travail.Suisse
4	Organizzazioni / Organisations / Organisationen
AFV	Aktion Freiheit und Verantwortung
	Iniziativa delle Alpi
Medici per l'ambiente	Medici per l'ambiente
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
ACS	Automobilclub svizzero
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
Cargo Forum	Cargo Forum Schweiz
Coop	Coop Svizzera (Basilea)
Posta	La Posta Svizzera
EKL	Commissione federale per l'igiene dell'aria
CFNP	Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio
UP	Unione petrolifera
San Gottardo	Comitato del San Gottardo
	Greenpeace Svizzera
Hupac	Hupac SA
Litra	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
IGLS	Interessengemeinschaft gegen Eisenbahnlärm Schweiz
CITraP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
RoutiersSuisse	Les Routiers Suisse
Migros	Federazione delle cooperative Migros
	Pro Bahn Schweiz
	Pro Natura
RAAlpin	RAAlpin SA
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
FFS	Ferrovie federali svizzere
ASM	Associazione svizzera dei magistrati
ASN	Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
Associazione dei Comuni	Associazione dei Comuni svizzeri
ASTAG	Associazione svizzera dei trasporti stradali

UCS	Unione delle Città svizzere
	Associazione Svizzera d'Assicurazioni
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
strasseschweiz	Federazione stradale svizzera FRS
TCS	Touring Club Svizzero
transfair	sindacato cristiano del servizio pubblico e terziario
UNIL	Università di Losanna, facoltà di diritto
VAP	Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer-{}-
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VESTRA	Associazione svizzera degli impresari delle costruzioni stradali
auto-svizzera	Associazione degli importatori svizzeri di automobili
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
Comco	Commissione della concorrenza
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
5	Altri/pareri spontanei
	Associazione Amici del Parco della Montagna, Arzo
NoSuperstrada	Comitato contro la superstrada Stabio Est-Gaggiolo, San Pietro
	Fédération des Entreprises Romandes
	Greenpeace gruppo regionale, Bellinzona
	IGLS Pratteln / Umgebung, Pratteln
	InfrastrukturStrasse
Lega contro il cancro	Lega svizzera contro il cancro
	Leventina vivibile, Faido
	Ouest Rail, Delémont
CGCM	Conferenza dei governi dei Cantoni di montagna
SSIC	Società svizzera impresari costruttori
	Seilbahnen Schweiz, Bern 6
USAM	SGV@USAM, Organizzazione mantello delle piccole e medie imprese PMI
SOS Mendrisiotto	SOS Mendrisiotto Ambiente, Chiasso
UmverkehR	UmverkehR, Zurigo
VSMR	Associazione svizzera riciclaggio ferri e metalli

3. Consensi e critiche

I partiti, le associazioni e i gruppi d'interesse si sono espressi conformemente alle loro rispettive posizioni in materia di politica dei trasporti. Gran parte delle risposte si focalizza unicamente sulla politica di trasferimento del traffico. Rispetto al numero complessivo di risposte pervenute, poche sono le proposte e le richieste concrete riguardanti la normativa in materia di trasporti (legge sul trasporto di merci, legge sui binari di raccordo e diritto in materia di responsabilità delle ferrovie).

A Legge sul trasferimento del traffico merci

3.1 Obiettivo generale

Le prese di posizione pervenute consentono di affermare che il progetto posto in consultazione ha suscitato reazioni molto diverse, come emerge anche dal fatto che in alcuni casi un singolo parere può contenere sia critiche che consensi nei confronti della stessa domanda.

Anche se la maggior parte dei partecipanti caldeggia il perseguimento dell'orientamento generale finalizzato all'attuazione dell'articolo 84 Cost. (p. es. Cantoni, organizzazioni), le loro risposte divergono a volte diametralmente sui parametri chiave e sull'impostazione delle misure.

Partiti

- Il PS sostiene in linea di massima il piano di trasferimento del traffico presentato, ma è contrario a un rinvio della data di realizzazione.
- Il PPD approva invece ampie parti del testo in consultazione, appoggiando anche il rinvio della data di realizzazione.
- Pur favorevole al trasferimento del traffico merci attraverso le Alpi, il PLR reputa che il progetto sia insufficiente per raggiungere lo scopo e sostiene che per valutare le tappe future occorrono risposte precise, p. es. sui vantaggi e gli svantaggi di tutte le misure adottate, sulle loro conseguenze in termini di costi e sulla collaborazione con gli Stati confinanti. È invece propenso alla proroga della data di realizzazione.
- L'UDC, che definisce il progetto di legge un tentativo sbagliato di promuovere il trasferimento del traffico, chiede al Consiglio federale di limitarsi al mandato costituzionale e di prendere in considerazione unicamente il transito di merci attraverso le Alpi. Si oppone inoltre alla determinazione di obiettivi di trasferimento troppo rigidi.
- I Verdi respingono il progetto ritenendo che la proroga della data di trasferimento sia anticostituzionale e vada sottoposta a votazione popolare.
- Il PEV approva l'obiettivo generale del progetto, ma deplora il rinvio della data di realizzazione.

Non concordano con l'obiettivo generale del progetto i promotori dell'iniziativa delle Alpi e le associazioni ambientaliste, in particolare ATA, Greenpeace, Medici per l'ambiente, WWF, pro natura e UmverkehR, sostenendo che in virtù dell'articolo sulla protezione delle Alpi il Consiglio federale ha il mandato e la competenza di emanare direttamente le necessarie misure di trasferimento a livello di ordinanza.

Ritengono inoltre che l'attuale politica dei trasporti poggi su basi instabili e osservano che l'Iniziativa delle Alpi l'aveva rilevato già in occasione della pubblicazione del primo rapporto sul trasferimento del traffico del 2002, sollecitando altri provvedimenti e rinnovando le sue richieste in occasione del secondo rapporto sul trasferimento del traffico.

Essi deplorano che, invece di agire, il Consiglio federale abbia annunciato che solo nel 2006 avrebbe deciso sulla necessità di modificare il contenuto e il termine dell'obiettivo di trasferimento o di attuare ulteriori misure. Per questi partecipanti alla consultazione il rinvio dell'attuazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi costituisce un abuso di fiducia ed è anticostituzionale. Essi chiedono pertanto di ridurre a 650 000 gli autocarri in transito attraverso le Alpi entro il 2009. Secondo loro, in caso di mancata attuazione del mandato costituzionale il popolo dovrebbe potersi pronunciare sull'adeguamento del mandato di trasferimento in disposizione costituzionale (com'è avvenuto indirettamente nelle votazioni sui Bilaterali I). Altrimenti, la democrazia si ridurrebbe a una farsa.

L'ASTAG sostiene il mandato costituzionale ritenendo sensato anche per questioni economiche e pratiche trasferire il traffico di transito transfrontaliero su lunghe distanze dalla strada alla ferrovia. Essa concorda sostanzialmente con gli obiettivi fondamentali della politica dei trasporti e con il trasferimento del traffico merci transalpino da frontiera a frontiera che il progetto persegue concretamente, mentre respinge seccamente l'estensione di questo obiettivo.

ACS, strasseschweiz, UPSA e auto-svizzera bocchiano invece l'obiettivo di politica dei trasporti contemplato dal progetto di legge, ovvero la garanzia e la promozione dell'attrattiva e dell'efficienza del trasporto merci su rotaia in Svizzera.

Alcuni partecipanti alla consultazione (p. es. UTP) definiscono il rapporto esplicativo un'eccellente panoramica delle domande e delle problematiche attuali del traffico merci transalpino in Svizzera. Altri, in particolare economiesuisse, ritengono che le riflessioni di politica finanziaria contemplate dal progetto non siano formulate con sufficiente precisione.

È stato anche osservato (p. es. UP) che il pacchetto posto in consultazione è un progetto incentrato sul traffico di transito condizionato dalla politica europea. La VAP sostiene che il contenuto del progetto non corrisponde assolutamente alle promesse del titolo «progetto di legislazione sul traffico merci», poiché si focalizza unicamente sull'attuazione dell'articolo sulla protezione delle Alpi ignorando le pressanti necessità di miglioramento delle condizioni quadro dell'intero traffico merci ferroviario sollecitate a varie riprese dai trasportatori. Essa ritiene che questo progetto improntato meramente al traffico di transito abbia conseguenze pericolose per il traffico interno e che peggiori ulteriormente le condizioni quadro dell'intero trasporto ferroviario delle merci, con il rischio che si verifichi un nuovo trasferimento alla strada. In questo caso, l'economia svizzera si ritroverebbe a

sovvenzionare il traffico stradale d'importazione e d'esportazione dei Paesi limitrofi mediante la TTPCP riscossa sul traffico stradale svizzero. Sarebbe una situazione assurda che pregiudicherebbe sia la ferrovia che la piazza finanziaria elvetica.

Dal canto suo, pur approvando il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, la IGLS deplora i disagi che ne conseguiranno dal punto di vista fonico e critica l'assenza nella legge sul trasferimento del traffico merci di contromisure concrete tese a limitare il rumore derivante dal crescente volume di traffico sulle linee ferroviarie.

Taluni partecipanti alla consultazione osservano che ognuno dei tre sistemi di trasporto, cioè il trasporto convenzionale in carri completi, il traffico combinato non accompagnato (TCNA) e il traffico combinato accompagnato (TCA) devono essere trattati adeguatamente tenendo conto della rispettiva efficienza. A loro avviso il promovimento di un unico segmento è poco efficace o addirittura controproducente (in particolare BLS, VAP). La SVI teme che proprio a causa dei sussidi il traffico combinato riesca a surclassare il trasporto in carri completi, che andrebbe invece preferito per questioni di efficienza al TCNA ma soprattutto alla strada viaggiante (RoLa).

3.2 Temi controversi

3.2.1 Campo d'applicazione

Come emerge anche dalle risposte alle diverse domande, il campo d'applicazione della legge sul trasferimento del traffico merci suscita reazioni controverse.

Se alcuni partecipanti alla consultazione propendono per il trasferimento del traffico merci unicamente da frontiera a frontiera, altri deplorano che questa misura non si applichi parimenti al traffico interno, d'importazione e di esportazione.

In particolare i Cantoni fanno notare che l'impegno della Confederazione nel traffico merci transalpino non deve andare a scapito del traffico merci che si effettua nel territorio densamente popolato dell'Altipiano svizzero. A questo proposito, il Cantone di Zurigo si oppone a un trattamento prioritario del traffico transalpino rispetto ai terminali necessari al traffico interno nonché al traffico d'importazione e d'esportazione fondamentale per la Svizzera e chiede di accordare la precedenza e le garanzie di finanziamento al Gateway della valle della Limmat previsto nel piano settoriale sul traffico. Per il Cantone di Uri è inammissibile che la Confederazione investa da un lato miliardi per il potenziamento delle infrastrutture del traffico internazionale di transito e dall'altro riduca sistematicamente la copertura del territorio nazionale nel traffico merci ferroviario, prevedendo nel contempo di aumentare la TTPCP. Sull'altro fronte, ASTAG e UDC respingono un'estensione del campo d'applicazione che travalichi il traffico da frontiera a frontiera.

3.2.2 Traffico misto e ordine di priorità nel trasporto viaggiatori e merci

Alcuni partecipanti alla consultazione hanno espresso il timore che nell'attuare il mandato di trasferimento del traffico merci in transito la Confederazione releghi in secondo piano il trasporto viaggiatori (in particolare a livello regionale). Diversi Cantoni rilevano che una determinazione poco rigorosa delle priorità nel conflitto che coinvolge il traffico viaggiatori e il traffico merci potrebbe avere conseguenze fatali per la regione centrale delle Alpi, in quanto per motivi meramente tecnici la ferrovia pianeggiante del San Gottardo potrebbe tramutarsi in un corridoio destinato unicamente al traffico merci, compromettendo l'apertura della regione al traffico viaggiatori (Cantoni UR, ZG, GR, VS, Conferenza dei governi dei Cantoni di montagna, Gruppo svizzero per le regioni di montagna).

3.2.3 Data di realizzazione

La maggior parte dei Cantoni e dei membri della CTP ritiene troppo breve la proroga del trasferimento a due anni dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo e auspica un rinvio della data di realizzazione a 3-4 anni dall'apertura di tale galleria. Altri Cantoni, come UR, TI, NE, NW e GR reputano invece inammissibile prorogare tale data.

Tra i partiti, PPD, PLR e PLS approvano la proroga, mentre PS e Verdi vi si oppongono, schierandosi a favore dell'obiettivo di trasferimento iniziale. Al riguardo i Verdi osservano che l'argomento dell'aumento di produttività della NFTA al San Gottardo addotto per giustificare la proroga della data di

realizzazione non è assolutamente circostanziato. Sul fronte opposto, determinate associazioni del traffico stradale suggeriscono di non fissare alcuna data.

3.2.4 Obiettivo del numero di viaggi

Praticamente tutti i partecipanti alla consultazione ritengono che l'obiettivo del trasferimento debba comprendere anche in futuro un numero massimo di viaggi attraverso le Alpi. L'UDC si oppone invece a questa soluzione essenzialmente per due ragioni: primo perché considera il trasferimento del traffico un processo dinamico e secondo perché ritiene che gli obiettivi quantitativi generino sostanzialmente allo Stato spese elevate e non controllabili. Contrari anche PLS, CP, UP, ACS, UPSA, auto-svizzera, strasseschweiz, VESTRA, SSIC e InfrastrukturStrasse.

Gran parte dei pareri pervenuti approva chiaramente l'obiettivo della limitazione dei viaggi. Di questi, l'84% accoglie positivamente l'obiettivo dei 650'000 viaggi ritenendolo però in tanti casi molto (a volte *troppo*) ambizioso. Cinque partecipanti (ZG, SZ, Migros, TCS, USAM) propongono di fissare il tetto massimo di viaggi a 1 milione. L'ASTAG suggerisce di stabilire un limite di 1 milione di viaggi entro il 2012 e di 1,2 milioni entro il 2017/19. economiesuisse e l'Unione dei contadini chiedono di verificare la possibilità di adeguare l'obiettivo dei 650'000 viaggi. RoutiersSuisse propone di mantenere invariato il livello attuale.

L'Iniziativa delle Alpi, i Verdi e alcune associazioni ambientaliste pur approvando l'obiettivo dei 650'000 viaggi chiedono di precisare che si tratta di viaggi di veicoli pesanti con un peso autorizzato compreso tra le 3,5 e le 40 tonnellate. Questa aggiunta consentirebbe di fissare indirettamente un obiettivo quantitativo in tonnellate conformemente all'articolo 84 Cost. e di porre un freno alla volontà di innalzare i limiti di peso, senza ostacolare peraltro un potenziamento pertinente dell'efficienza entro questi limiti.

3.2.5 Scelta della variante

Nel progetto posto in consultazione sono state presentate 3 varianti. Nella valutazione delle misure di trasferimento ferroviarie e stradali e dei margini di manovra esistenti emergono opinioni molto eterogenee. In molti casi le cerchie consultate approvano una variante pur criticandone singoli elementi, come i tempi di attuazione o l'obiettivo del numero di viaggi.

I pareri che vertono unicamente sulla scelta della variante si presentano come segue:

3.2.5.1 Variante 1

La netta maggioranza degli interpellati opta per la variante 1: praticamente tutti i Cantoni e tutti i membri della CTP, il PPD, le ferrovie (FFS, BLS), RAlpin, Hupac, organizzazioni come UTP, Litra, IGLS, SVI, l'Associazione dei Comuni, UCS, AFV, Coop, Migros, Unione dei contadini e transfair. La variante 1 raccoglie anche i favori di associazioni economiche come economiesuisse e Travail.Suisse. Anche l'ASTAG sostiene parzialmente la variante 1, pur ritenendo poco realistici i volumi di traffico previsti sia dalla prima variante sia dalle altre due, che respinge in blocco.

Tra i fermi oppositori della proroga della data di realizzazione, alcuni approvano la variante 1 (p. es. SEV, Migros) pur avanzando riserve sui tempi di attuazione, mentre altri come l'Iniziativa delle Alpi, il PS e i Verdi respingono le tre varianti senza eccezioni.

3.2.5.2 Variante 2

La variante 2 riscuote i consensi di una minoranza dei consultati (GE, SZ, ZG e ZH). I Cantoni di Svitto e Zugo ritengono che il rapporto costi-benefici della seconda variante sia positivo e non comprometta il traffico viaggiatori su rotaia. Favorevole all'obiettivo di ridurre i sussidi, il Cantone di Zurigo approva la variante 2, che gode anche del sostegno di VAP, Posta, UP e RoutiersSuisse.

3.2.5.3 Variante 3

La variante 3 che prevede un potenziamento sostanziale della strada viaggiante è stata respinta all'unanimità dai partecipanti alla consultazione.

3.2.5.4 Rifiuto di tutte le varianti

Una parte dei partecipanti respinge tutte le varianti, ritenendo che non prendano sul serio né il mandato costituzionale, né l'obiettivo di trasferimento e il rispettivo termine d'attuazione (specialmente Iniziativa delle Alpi, PS, Verdi, ATA, Greenpeace, Medici per l'ambiente, WWF, pro natura, umverkehR e USS).

Benché per altri motivi anche ACS, strasseschweiz, UPSA e auto-svizzera rifiutano in blocco le varianti, che a loro avviso non tengono sufficientemente conto dell'accordo sui trasporti terrestri, poggiano sul primato dell'ecologia e su un sistema troppo rigido e, non da ultimo, privilegiano unilateralmente la ferrovia a tutto svantaggio della strada. Anche l'UDC si oppone a tutte le varianti. Essa si dichiara contraria a fissare un obiettivo quantitativo rigido sostenendo che non è possibile scindere l'incremento del traffico dallo sviluppo economico.

3.2.6 Conflitto tra le esigenze della politica di trasferimento e i limiti imposti dalla politica finanziaria nell'ambito della continuazione del sostegno finanziario del traffico merci su rotaia.

La continuità della politica di trasferimento e di riflesso l'obiettivo statale di trasferimento sono ritenuti prioritari rispetto ai limiti imposti dalla politica finanziaria da una netta maggioranza dei partecipanti (l'assoluta maggioranza dei Cantoni oltre a PS, FFS, BLS, SEV, ASTAG, UTP, CargoForum, VAP, USS, transfair).

Altri partecipanti alla consultazione come ACS, strasseschweiz, UPSA e auto-svizzera definiscono questo conflitto particolarmente serio e fanno notare che più passa il tempo e più dal profilo finanziario non solo la NFTA nello specifico ma la politica di trasferimento in generale si rivelano un pozzo senza fondo che mette a dura prova la già precaria situazione delle casse dello Stato.

3.2.7 Misure

Alla domanda circa le altre opzioni ritenute possibili nell'ambito delle misure di trasferimento ferroviarie e stradali i partecipanti hanno menzionato in particolare:

I. Misure ferroviarie

Potenziamento delle tratte d'accesso

La maggior parte dei partecipanti considera urgente potenziare le tratte d'accesso in Svizzera e all'estero al fine di consolidare e garantire a lungo termine i vantaggi di produttività generati dalla galleria di base del San Gottardo. A tale riguardo, in particolare i Cantoni VS, VD e NE chiedono di esaminare la possibilità di realizzare la galleria del Lötschberg a due binari al fine di migliorare anche la capacità dell'asse Lötschberg/Sempione. Anche il PLR invita il Consiglio federale ad accordare la priorità ai progetti della NFTA e ad affrontare nel suo messaggio il problema dei binari d'accesso dalle nuove trasversali alpine alle frontiere.

Tra i vettori di trasporto che consentono di accedere alla Svizzera, i Cantoni, la CTP e Cargo forum evocano anche la navigazione sul Reno (cfr. n. 3.4.2), economicamente vantaggiosa e rispettosa dell'ambiente.

Il Cantone di Svitto suggerisce p. es. di elaborare un progetto NFTA-2, ritenendolo l'unico modo per poter costruire le tratte d'accesso urgenti alla galleria di base.

I Verdi e l'Iniziativa delle Alpi (così come WWF, Greenpeace, Medici per l'ambiente, pro natura, umverkehR) chiedono di istituire un fondo speciale finalizzato a garantire il finanziamento di eventuali ampliamenti infrastrutturali necessari (tratte d'accesso, nodi, terminali, ecc.). A loro avviso questo strumento permetterebbe anche di offrire ai Paesi confinanti e all'UE la certezza di poter sempre contare su una capacità ferroviaria sufficiente. Questi partecipanti alla consultazione propongono inoltre di allestire una strada viaggiante (Rola) tra Göschenen e Airolo, in modo da eliminare progressivamente il pericoloso traffico pesante dalla galleria stradale.

Liberalizzazione delle ferrovie e apertura del mercato nel settore del traffico merci su rotaia

Da diverse parti giunge la richiesta di maggiori sforzi per armonizzare le norme e le direttive del traffico merci (migliore interoperabilità), attualmente diverse da un Paese all'altro (in particolare Cantoni, CTP, BLS, PPD, ASTAG, ACS, strasseschweiz, UPSA e auto-svizzera).

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono che la Svizzera sfrutti tutte le possibilità per promuovere con la sua politica dei trasporti l'apertura del mercato ferroviario e per creare con la riforma delle ferrovie 2 una disciplina relativa a questo ambito (Hupac, ASTAG, AFV, Migros, economiesuisse, VAP).

Maggiore promozione del TCNA

CGCM, SAB e i Cantoni GR e UR propongono di affinare la gestione del TCNA internazionale e in particolare dei terminali di carico. Anche l'ASTAG si schiera a favore di un maggiore sostegno finanziario del TCNA durante un periodo transitorio, sostenendo che questo genere di trasporto racchiude un notevole potenziale di crescita e che la politica svizzera dei trasporti deve reagire in modo coerente alle esigenze del mercato.

Sistema di prezzi dei tracciati

Vari partecipanti alla consultazione propongono di adeguare l'attuale sistema di prezzi dei tracciati. Le proposte variano dalla verifica del sistema fino alla priorità dei treni merci.

A tale riguardo sollecitano l'esame delle seguenti soluzioni:

- prezzi dei tracciati legati alla domanda e all'utilizzazione (p. es. FFS);
- prezzi dei tracciati correlati ai disagi fonici (p. es. IGLS), che a detta dei proponenti spronerebbero le ferrovie e i privati proprietari di carri merci a dotare la flotta esistente di zoccoli K o LL;
- incentivi per la promozione della qualità sia per il traffico merci che per i gestori dell'infrastruttura (p. es. SVI);
- rettifica del sistema svizzero dei prezzi dei tracciati (ASTAG, ACS, strassenschweiz, UPSA e auto-svizzera). Adozione di misure concernenti i prezzi dei tracciati al fine di ridurre le differenze tra il traffico merci e il traffico viaggiatori (PLR).

Ordine di priorità

Molti partecipanti suggeriscono di ridefinire le priorità tra il traffico merci e il traffico viaggiatori (p. es. RAlpin, VAP, economiesuisse, SVI).

A questo riguardo, la BLS propone di esaminare la possibilità di attribuire i tracciati in funzione della puntualità dei convogli ferroviari (precedenza ai treni che circolano in orario, sia che si tratti di treni viaggiatori che di treni merci).

A questo riguardo Pro Bahn propone di accordare la precedenza nella fase di pianificazione ai treni a lunga percorrenza (treni merci e viaggiatori) rispetto ai treni regionali e urbani e di privilegiare nella fase d'esercizio i treni puntuali a quelli ritardati (sia che si tratti di treni viaggiatori che di treni merci), in quanto senza queste migliorie l'intero trasporto merci risulta perennemente carente nei due principali aspetti della «redditività» e della «puntualità».

Aspetti tecnici

Aumento della velocità media dei treni merci (FFS).

Sussidi

Le FFS propongono di esaminare la possibilità di introdurre incentivi supplementari sotto forma di sussidi per stimolare i trasportatori ad adeguare la propria logistica in funzione della ferrovia. L'UTP propone di perseguire un accordo con l'UE, in modo da beneficiare anche delle sovvenzioni accordate nell'ambito del programma comunitario Marco Polo II.

II Misure stradali

Diversi partecipanti, p. es. PS e Cantone BL chiedono di inasprire l'esecuzione delle prescrizioni in materia di sicurezza, di intensificare i controlli del traffico stradale e di coordinare in tal senso le procedure tra i Cantoni.

L'Iniziativa delle Alpi, associazioni ambientaliste e i Verdi suggeriscono inoltre di:

- rinunciare all'imponente e costoso centro di controllo sul sedime della ex Monteforno (che sarebbe pronto soltanto nel 2013) e di sostituirlo con un centro più piccolo a Chiasso, che consentirebbe di attuare le disposizioni vigenti in tempi molto più rapidi;
- inasprire il sistema di dosaggio al San Gottardo, misura che può essere decisa direttamente dal DATEC, e di mantenere un sistema di questo tipo prima della galleria del San Bernardino;
- introdurre progressivamente il divieto di circolazione sugli assi di transito per gli autocarri delle categorie di emissione EURO 0, 1 ed eventualmente 2;
- rincarare la TTPCP affinché possa coprire i costi esterni non ancora integrati;
- prolungare il divieto di circolazione notturna di una o due ore.

Inoltre, in particolare PS, SEV e USS chiedono di creare un CCL nazionale per migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti di veicoli pesanti. Il PS intende rafforzare l'effetto dissuasivo aumentando in modo coordinato il livello delle sanzioni e accrescendo le probabilità di incappare nei controlli.

RoutiersSuisse ritiene che la difficile situazione attuale richieda un migliore disciplinamento delle misure di gestione del traffico.

Il PLR giudica imprescindibile disporre di un'infrastruttura stradale di grande qualità e considera che il fondo infrastrutturale assuma un'importante funzione in tal senso, segnatamente per il completamento della rete di strade nazionali e per garantire la funzionalità di quella esistente. Pur riconoscendo la necessità di garantire la sicurezza sulle strade il PLR mette in guardia dall'utilizzare la politica di trasferimento come pretesto per intensificare oltremodo le misure di controllo nel settore del traffico pesante.

III Misure generali

Riduzione del traffico

Quale approccio generale per la riduzione del traffico in particolare il Cantone BL propone di presentare ed esaminare nell'ambito di questo progetto modelli d'intervento che incidano sulla ripartizione del lavoro e sui processi di produzione a livello continentale e globale, pur riconoscendo che da sola la Svizzera può fare ben poco.

3.2.8 Borsa dei transiti alpini

Cantoni

La maggior parte dei Cantoni e della CTP considera la borsa dei transiti alpini uno strumento estremamente efficiente per conseguire l'obiettivo del progetto, ma definisce la sua associazione con il potenziamento della strada viaggiante una soluzione transitoria. Giudicandola tecnicamente fattibile ed eurocompatibile, questi partecipanti alla consultazione ritengono che gli svantaggi per il traffico interno attraverso le Alpi possano essere attenuati con misure simili a quelle adottate nell'ambito dell'attuale regime dei trasporti stradali.

I Cantoni sottolineano la necessità di contenere il più possibile il carico amministrativo (ZG) e sollecitano parallelamente il Consiglio federale, non da ultimo per motivi finanziari (proventi), a raccogliere questa sfida (BL). Il Cantone AI rammenta che la borsa dei transiti alpini presuppone il coinvolgimento dell'UE o l'apertura di nuovi negoziati a livello comunitario e ritiene che una legiferazione affrettata indebolisca la posizione della Svizzera in sede di trattative.

In particolare per CGCM, SAB, GR, UR e VS restano da chiarire i seguenti punti: discriminazione del traffico interno; fiscalità; gestione delle capacità estremamente variabili nel traffico merci pesante. Questi Cantoni auspicano il lancio di un progetto pilota, inizialmente limitato nel tempo, prima di introdurre una vera e propria borsa dei transiti in tutta la regione alpina.

Partiti

L'UDC rammenta che l'introduzione della borsa dei transiti alpini implica inevitabilmente la rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri e concessioni da parte della Svizzera (p. es. soppressione del divieto di circolazione notturna). A suo avviso la borsa dei transiti creerebbe inoltre una situazione di anticostituzionalità, poiché limiterebbe la libera scelta del mezzo di trasporto.

PS, Verdi e PEV caldeggiavano l'introduzione di una borsa dei transiti alpini. Ritenendo la forma potestativa troppo debole, il PS propone di adottare una formulazione vincolante e suggerisce di investire la totalità dei proventi nell'attuazione dell'obiettivo di trasferimento.

Il PLR reputa le proposte troppo poco concrete per consegnare al Consiglio federale un assegno in bianco.

Il PPD ricorda la necessità di intavolare nuovi negoziati con l'UE e chiede di separare questa tematica dal pacchetto di legislazione sul traffico merci.

La Lega dei Ticinesi è favorevole all'introduzione di una borsa dei transiti alpini, ma *soltanto* per il traffico di transito, ritenendo che in nessun caso il traffico interno vada gravato da tasse supplementari.

Organizzazioni

L'Iniziativa delle Alpi e altri partecipanti alla consultazione, come ATA, Greenpeace, Medici per l'ambiente, WWF, pro natura e umverkehr considerano la borsa dei transiti alpini l'unico strumento che nelle contingenze attuali consenta non solo di raggiungere l'obiettivo ma anche di garantirne un consolidamento sostenibile. Sono inoltre convinti che la borsa possa essere strutturata in modo compatibile con l'accordo sui trasporti terrestri. Essi non intravedono nel prezzo per l'acquisto di un diritto di transito alpino una misura fiscale, in quanto lo Stato può p. es. emettere gratuitamente i diritti di transito sotto forma di bonus per l'utilizzazione della ferrovia. In tal caso le contrattazioni interverrebbero solo in un secondo tempo. Adottando un disciplinamento speciale, analogamente a quanto avviene già oggi con il traffico S nell'attuale sistema di dosaggio, questa misura potrebbe essere impostata in modo accettabile anche per il traffico merci regionale.

Anche altre organizzazioni come le ferrovie, UTP, Litra, SEV, CITraP e Pro Bahn auspicano l'introduzione della borsa dei transiti alpini.

Vi si oppongono invece ASTAG, ACS, strasseschweiz, UPSA, auto-svizzera, RoutiersSuisse, VESTRA, SSIC, InfrastrukturStrasse e TCS secondo i quali la borsa dei transiti discrimina di fatto il traffico interno e la messa all'asta dei diritti di transito non consente alle imprese di trasporto di reagire rapidamente alle esigenze dell'economia. A loro avviso non sarebbe una soluzione praticabile specialmente su brevi tratte nonché nei settori dell'approvvigionamento e dello smaltimento.

Hupac e RAlpin respingono la proposta di disciplinamento legale ritenendo necessario intavolare nuove trattative con l'UE. Hupac sottolinea inoltre che la borsa dei transiti alpini implica come misura d'accompagnamento il massiccio potenziamento della strada viaggiante.

Trasportatori

Tra i trasportatori, Cargo Forum si dice favorevole alla borsa dei transiti alpini purché il traffico d'importazione, quello di esportazione e il traffico interno dispongano di un contingente separato. Il VAP approva l'introduzione di questo strumento che considera un mezzo di pressione sull'UE affinché adottati le misure necessarie per il traffico merci ferroviario a livello internazionale.

Coop, Migros e UP si oppongono invece alla borsa dei transiti che a loro avviso discriminerebbe i trasporti interni.

Associazioni economiche

In seno a economie svizzere le reazioni riguardo all'introduzione della borsa dei transiti alpini sono contrastanti: parte dei suoi membri l'approva, altri vi si oppongono. Sono favorevoli USS, transfair e Travail.Suisse. Scettica l'Unione dei contadini, che teme un aumento dei costi che ricadrebbero sulla popolazione e ritiene inoltre problematico il trasporto della merce deperibile. È contrario il CP.

Secondo la Comco, la limitazione dei diritti di transito non è uno strumento di economia di mercato ma semplicemente una restrizione quantitativa imposta dallo Stato. Costituisce invece di principio uno strumento di economia di mercato la messa all'asta dei diritti di transito. Sempre per la Commissione della concorrenza, poiché il numero di viaggi consentiti sarà ripartito su diversi valichi alpini e periodi di tempo, non sarà il mercato a stabilire i contingenti bensì un'istituzione statale, di cui sarà necessario garantire l'indipendenza giuridica. La Comco ritiene possibile evitare gli abusi per il dominio del mercato al momento della prima attribuzione dei diritti di transito, ma teme che i problemi in tal senso subentrino nel mercato secondario.

3.2.9 Promovimento finanziario

Sul tema del promovimento finanziario è stato chiesto ai partecipanti alla consultazione se ritenessero adeguata la continuazione delle misure finanziarie per il promovimento del traffico merci ferroviario e se considerassero opportuno sovvenzionare il traffico merci sul territorio¹.

Molti partecipanti non hanno distinto tra la prima e la seconda parte della domanda. La maggior parte dei pareri favorevoli giudicano necessario ricorrere a misure di promovimento finanziario finché non saranno migliorate le condizioni quadro.

I Cantoni e la CTP sostengono che oltre alle misure per il promovimento del traffico merci transalpino vadano introdotte nel progetto misure analoghe a sostegno del traffico merci sul territorio, che oltre al traffico interno comprende anche il traffico d'importazione e d'esportazione. Il Cantone ZG ritiene p. es. che il sovvenzionamento pubblico dei prezzi dei tracciati determini un'indesiderata riduzione dei costi medi dei trasporti e quindi un aumento del volume del traffico a carico dei fondi statali, mentre gli aiuti agli investimenti consentirebbero di ottenere un effetto più sostenibile.

CGCM, SAB e Cantone GR considerano inammissibile escludere intere parti del Paese dal traffico ferroviario delle merci e rammentano l'intenzione delle FFS di concentrare il trasporto in carri completi su poche linee ben frequentate. Essi criticano queste intenzioni così come la passività e i temporeggiamenti della Confederazione, respingendo fermamente l'articolo 8 del progetto.

L'UDC fa notare che il popolo si è espresso unicamente a favore del trasferimento del traffico merci di transito attraverso le Alpi da frontiera a frontiera e che pertanto tutte le misure che travalicano questo aspetto, come l'estensione dei sussidi al traffico merci sul territorio, non rientrano nel mandato costituzionale e vanno precisate di conseguenza. Anche l'ASTAG ritiene che manchino i presupposti costituzionali per tale estensione. Esprimono il proprio rifiuto anche ACS, strasseschweiz, UPSA, auto-svizzera, RoutiersSuisse, VESTRA, SSIC, InfrastrukturStrasse e TCS. CargoForum e VAP si oppongono ai sussidi e caldeggiano invece il miglioramento delle condizioni quadro per il trasporto ferroviario.

Il PS chiede che siano create anche per il traffico interno basi legali analoghe a quelle in discussione per il traffico di transito, affinché si possa procedere al trasferimento più completo possibile del traffico merci nel mercato interno e garantire il suo finanziamento a lungo termine.

Favorevoli alle misure finanziarie per il promovimento del traffico merci per ferrovia anche il PPD e il PEV. Contrario invece il PLS. Anche UTP, Hupac, Associazione dei Comuni e UCS danno il loro assenso. Dal canto suo il Litra ritiene che queste misure debbano essere limitate nel tempo.

Il PLR reputa sensato il sostegno finanziario del traffico merci su rotaia considerando l'obiettivo costituzionale e le infrastrutture che si stanno realizzando per raggiungerlo. A suo parere questo aiuto dev'essere garantito soltanto fino al termine fissato dalla legge. Per evitare che i possibili ritardi nell'approntamento dell'infrastruttura si ripercuotano sulla disponibilità dei finanziamenti, i termini devono inoltre essere adeguati all'avanzamento dei lavori e non attenersi unicamente allo scadenziario previsto inizialmente. Inoltre, nessun settore il cui potenziale di redditività è riconosciuto dev'essere finanziato a lungo termine – devono quindi essere fissati meccanismi degressivi.

La Comco privilegia misure ad effetto sostenibile come l'incremento della produttività o gli aiuti unici agli investimenti per quanto riguarda le capacità dei terminali. Le altre misure richiedono invece un impegno finanziario della Confederazione su un periodo più lungo. Benché le imprese di trasporto siano indennizzate per legge dalla Confederazione e dai Cantoni per i costi non coperti dell'offerta di trasporto che ordinano congiuntamente, la Comco ritiene sensato limitare l'impegno finanziario dei poteri pubblici, affinché sia possibile fissare i presupposti dell'evoluzione futura del panorama del traffico merci in Svizzera senza incidere sulla concorrenza.

Pur ritenendo assolutamente necessario promuovere finanziariamente il traffico merci ferroviario transalpino nell'ambito dell'attuale piano di trasferimento, i Verdi, l'Iniziativa delle Alpi e associazioni ambientaliste non ne sostengono la prosecuzione a lungo termine in considerazione della politica di risparmio della Confederazione. Oltretutto, a loro avviso il promovimento finanziario contraddice il

¹ L'espressione „trasporto di merci per ferrovia di pianura“ impiegata nel questionario e nel rapporto esplicativo è qui corretta con “traffico merci sul territorio” (comprendente il traffico interno e il traffico merci d'esportazione e d'importazione).

principio fondamentale della verità dei costi, la cui violazione determinerebbe una crescita del traffico maggiore di quanto sia economicamente plausibile. Dal canto loro, i Verdi sono favorevoli all'adozione di misure di promovimento limitate a un periodo transitorio, mentre considerano opportuno erogare sussidi per il traffico merci sul territorio al fine di assicurare il servizio pubblico.

3.3 Temi non controversi

3.3.1 Rinuncia all'obiettivo ambientale

Unanimi le reazioni alla domanda sulla definizione di un obiettivo ambientale, che è stata respinta praticamente da tutti i partecipanti alla consultazione, specialmente in considerazione delle difficoltà di attuazione di questa misura. Soltanto il Cantone di Zugo ha espresso la propria approvazione, ritenendo i motivi di ordine ambientale estremamente importanti per il trasferimento del traffico e reputando quindi opportuno definire singoli valori dell'inquinamento atmosferico nella zona alpina.

3.3.2 Rinuncia all'obiettivo della quota di mercato

La proposta di introdurre l'obiettivo della quota di mercato è stata respinta all'unanimità dai partecipanti alla consultazione, secondo i quali sarebbe più difficile da monitorare rispetto all'obiettivo del numero di viaggi. L'Iniziativa delle Alpi, i Verdi e associazioni ambientaliste propongono invece di precisare, unitamente all'obiettivo del numero di viaggi, che si tratta di viaggi di autoveicoli pesanti con peso autorizzato compreso tra le 3,5 e le 40 tonnellate, in modo da fissare indirettamente un obiettivo quantitativo in tonnellate.

3.3.3 Strada viaggiante – ampliamento sostanziale

Ai consultati è stato chiesto se ritenessero auspicabile un forte ampliamento in tempi brevi della strada viaggiante. Unanime la loro reazione: tutti hanno respinto fermamente l'eventualità di un **forte** ampliamento della strada viaggiante. Verdi, PS, Iniziativa delle Alpi, associazioni ambientaliste e UTP vedono la strada viaggiante unicamente come complemento al processo di trasferimento e come sostegno all'introduzione della borsa dei transiti alpini e chiedono di limitarne l'ampliamento in funzione delle capacità ferroviarie e della domanda.

3.4 Altri temi

3.4.1 Tassa sul transito alpino

Il SAB in particolare deplora la scarsa importanza attribuita nel rapporto esplicativo all'idea di introdurre una tassa sul transito alpino (TTA) e alla trattazione di questioni rilevanti in merito. Dato che prossimamente l'accordo sui trasporti terrestri andrà rinegoziato (anche in vista dell'introduzione di una borsa dei transiti) il SAB non capisce per quale ragione la Svizzera non debba schierarsi energicamente a favore dell'applicazione di una TTA efficace per il traffico di transito da frontiera e frontiera. E sostiene che la TTA non va considerata un'alternativa al previsto aumento della TTPCP nel 2008, ma uno strumento supplementare da introdurre in un secondo tempo. Anche EKL e transfair approvano l'adozione di una tassa sul transito alpino. Dal canto suo l'ASTAG suggerisce di introdurre una TTA mirata al traffico di transito da frontiera a frontiera, sostenendo che le nuove misure fiscali, pur risultando chiaramente pertinenti dal profilo della politica finanziaria, dovrebbero semmai interessare unicamente il traffico merci transalpino.

Contrari all'introduzione di una tassa sul transito alpino il Cantone ZH, FFS, UTP e Migros. Il SEV teme che, qualora non sia possibile intavolare parallelamente trattative con l'UE sull'aumento delle aliquote massime, l'adozione di una TTA possa richiedere la riduzione della TTPCP riscossa a tappeto, ciò che determinerebbe distorsioni della concorrenza tra la ferrovia e la strada e un calo delle entrate nel fondo FTP.

L'Iniziativa delle Alpi suggerisce di collegare tra loro gli articoli 4 e 5 della legge sul trasferimento del traffico merci, ritenendo che la tassa complessiva di transito possa essere aumentata solo sotto forma di TTA, in quanto in caso di rapida introduzione di una borsa dei transiti alpini sarebbe superfluo mantenere entrambi gli articoli.

I partecipanti alla consultazione chiedono che in caso d'introduzione di una TTA siano previste regole o deroghe speciali. Ecco in sintesi le principali richieste:

- Il Cantone Ticino non può tollerare di essere penalizzato rispetto ad altre regioni del Paese e ritiene che la TTA discrimini le zone periferiche a sud delle Alpi. Fa notare infatti che il traffico interno su brevi o medie distanze si svolge in gran parte su strada, spesso per mancanza di alternative ferroviarie adatte.
- Il Cantone dei Grigioni chiede l'applicazione di deroghe, analogamente a quanto avviene oggi con il traffico S. Tali deroghe consentirebbero di attenuare gli svantaggi per il traffico interno in particolare su brevi tratti dell'arco alpino e nelle tratte senza alternative ferroviarie (p. es. dal nord al sud dei Grigioni). Aggiunge inoltre che, in caso d'introduzione di una TTA, la Confederazione dovrebbe adottare speciali misure per evitare il traffico di aggiramento (p. es. Passi del Lucomagno, del Maloja o del Bernina).
- La Migros esige che le imprese con mandato nazionale di approvvigionamento siano esonerate dal pagamento della tassa o dalla partecipazione alla borsa dei transiti o che beneficino perlomeno di un trattamento di favore per il trasporto nazionale transalpino di merci che non possono essere trasferite su rotaia.

3.4.2 Coinvolgimento della navigazione sul Reno

Alcuni partecipanti alla consultazione come i Cantoni BS, BL, SO, l'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale ASN e CargoForum deplorano che le discussioni di politica dei trasporti siano circoscritte alla ferrovia e alla strada. Secondo loro, oltre a contraddire la moderna concezione della collaborazione, questo atteggiamento non corrisponde alla situazione in materia di competitività dei diversi vettori di trasporto. Il traffico merci è infatti un sistema a tutti gli effetti, caratterizzato da forti interdipendenze tra i diversi mezzi e le diverse forme di trasporto. A loro avviso il progetto di legislazione sul traffico merci non tiene conto della navigazione, che riveste una notevole importanza per l'economia di mercato e la politica del trasferimento del traffico e dispone inoltre di un grosso potenziale tuttora inutilizzato. Essi rammentano che già oggi la navigazione sul Reno occupa un ruolo di spicco nel mercato dei trasporti. E fanno notare che, contrariamente al trasporto ferroviario dai porti di Basilea ai terminali e ai centri commerciali elvetici, il trasporto di container per idrovia non beneficia dei sussidi federali.

B Legge sul trasporto di merci

L'attenzione prestata dal progetto alla liberalizzazione del mercato del traffico merci ha raccolto ampi consensi. Gli interpellati hanno reagito positivamente al previsto snellimento dell'iperregolamentazione che caratterizza il diritto vigente nonché al parziale adeguamento delle condizioni quadro giuridiche agli sviluppi internazionali.

In questo ambito è stata espressa anche una delle principali critiche, secondo cui il progetto non terrebbe sufficientemente conto delle disposizioni vigenti in materia di trasporti internazionali, in particolare della COTIF o della CIM. Tanto le ferrovie quanto le cerchie economiche chiedono di prevedere deroghe alle convenzioni internazionali solo in casi giustificati o addirittura di dichiararle integralmente applicabili anche ai trasporti nazionali. Il progetto è inoltre stato biasimato a causa di lacune sistematiche. In particolare si domanda di definire il concetto di detentore del veicolo, in quanto oggi i carri merci privati non sono più inventariati nel registro delle ferrovie e sono quindi i detentori, anziché le ferrovie, a doversi assumere le proprie responsabilità. I partecipanti alla consultazione chiedono inoltre che accanto al contratto di trasporto di merce sia disciplinato anche il contratto di fornitura e di utilizzazione del carro. È stata infine deplorata da diversi partecipanti l'assenza, rispetto al diritto vigente, di una base legale che consenta ai poteri pubblici di ordinare prestazioni di traffico merci alle ferrovie.

C Legge sui binari di raccordo ferroviario

La revisione parziale della legge suscita reazioni contrapposte. Accanto alla sostanziale approvazione si levano anche voci discordanti. Mentre alcuni accolgono positivamente la ripartizione dei ruoli tra gestore dell'infrastruttura, raccordati e imprese ferroviarie, altri ritengono che la compatibilità di questa misura con le esigenze dell'esercizio non sia stata esaminata a sufficienza e chiedono ulteriori disposizioni in tal senso. Anche il nuovo disciplinamento relativo all'applicabilità delle disposizioni di sicurezza suscita reazioni sia favorevoli che scettiche.

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono che per alcune disposizioni le conseguenze in termini di costi siano disciplinate legalmente. Emerge infine un parziale disaccordo all'abrogazione delle disposizioni sui contratti tra contanti e raccordati a valle e a monte.

D Diritto in materia di responsabilità delle ferrovie

L'abrogazione della legge federale sulla responsabilità delle imprese di strade ferrate e il suo recepimento nella legge federale sulle ferrovie ha suscitato consensi quasi unanimi. A livello di contenuto i partecipanti alla consultazione hanno accolto positivamente l'abrogazione di disposizioni speciali ormai superate, affermando che non sussistono motivi obiettivi che giustifichino una disparità di trattamento a livello giuridico rispetto ad altre responsabilità per rischi. Critiche invece le reazioni al fatto che singole parti della revisione totale del diritto della responsabilità civile non ancora ultimata vengono implementate unicamente in ambito ferroviario. Alcuni partecipanti alla consultazione respingono la revisione non ritenendola al momento necessaria e chiedono di attendere la revisione totale.

Tra i punti salienti del progetto è soprattutto l'introduzione della responsabilità solidale del gestore dell'infrastruttura e dell'impresa ferroviaria nell'accesso alla rete a incontrare opposizioni. Le ferrovie domandano di introdurre una limitazione quantificabile della responsabilità e di mantenere sia il principio della colpa quale presupposto per l'indennizzo sia gli attuali termini di prescrizione. Alcuni partecipanti chiedono di non sottoporre le scivie al principio della responsabilità causale, poiché il loro potenziale di rischio, nettamente inferiore rispetto ad altri vettori di trasporto, non giustifica una modifica del sistema.

tlun