



Maggio 2024

---

# **Finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché dei contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028**

## **Rapporto sui risultati della consultazione**

---



## Indice

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale .....</b>	<b>3</b>
1.1	Contenuto del progetto .....	3
1.2	Procedura di consultazione .....	3
1.3	Panoramica dei partecipanti alla consultazione.....	4
1.4	Rinuncia esplicita a entrare nel merito .....	4
<b>2</b>	<b>Valutazione sulla base del questionario .....</b>	<b>4</b>
2.1	Mantenimento della qualità, compiti sistemici e convenzioni sulle prestazioni .....	4
2.2	Credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati .....	8
2.3	Altre osservazioni .....	9
<b>3</b>	<b>Allegato 1: Elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione.....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Allegato 2: Questionario per la procedura di consultazione sul progetto di finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché dei contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028.....</b>	<b>14</b>

## 1 Situazione iniziale

Per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria, previsto dalla legge sulle ferrovie (Lferr), si utilizza il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) prevedendo limiti di spesa quadriennali e convenzioni sulle prestazioni (CP) con i diversi gestori dell'infrastruttura (GI). Le convenzioni sulle prestazioni per gli anni 2025–2028 (CP 25–28) sono stipulate tra la Confederazione, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), e i GI interessati. Per il finanziamento dei compiti sistemici si propone di impiegare, come già quattro anni fa, lo stesso limite di spesa. A questo proposito, con i GI si concludono contratti slegati dalle CP.

Sulla base della legge sul trasporto di merci (LTM) e di quella sul trasferimento del traffico merci (LTrasf) viene inoltre presentato, sempre per gli anni 2025–2028, un decreto federale concernente un credito d'impegno per i contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati.

### 1.1 Contenuto del progetto

Con la CP 25–28, la Confederazione e i GI convengono gli obiettivi da raggiungere e i relativi mezzi finanziari messi a disposizione per l'esercizio e il mantenimento della qualità. Gli obiettivi sovraordinati stabiliti finora per i GI si sono dimostrati validi e vengono per lo più mantenuti.

Per indennizzare i costi non coperti pianificati derivanti dall'esercizio e dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (indennità d'esercizio) e per finanziare gli investimenti nel mantenimento della qualità (contributi d'investimento) e i compiti sistemici, la Confederazione prevede un limite di spesa di 15 100 milioni di franchi per gli anni 2025–2028, con un aumento di 700 milioni di franchi rispetto al limite di spesa 21–24. A causa del rincaro registrato nel 2022 e di quello ulteriore atteso, dell'aumento dei prezzi dell'elettricità e della riduzione delle entrate dai prezzi delle tracce, di fatto i mezzi a disposizione per le CP 25–28 saranno presumibilmente inferiori rispetto al periodo CP in corso. La loro crescita sarà, sull'insieme del quadriennio, pari al cinque per cento circa.

### 1.2 Procedura di consultazione

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha avviato la procedura di consultazione il 28 giugno 2023. Sono stati invitati a partecipare i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali di Comuni, città, regioni di montagna e dell'economia, le imprese di trasporto indennizzate secondo la legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) e un gran numero di altre organizzazioni (associazioni, ambienti interessati). La consultazione si è conclusa il 20 ottobre 2023. I seguenti documenti sono stati messi a disposizione dei destinatari della consultazione:

- lettera di accompagnamento;
- due decreti federali concernenti:
  - il credito d'impegno per contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028,
  - il limite di spesa per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria negli anni 2025–2028;
- rapporto esplicativo;
- questionario.

Il rapporto sui risultati della procedura di consultazione è disponibile sul sito Internet [Procedure di consultazione concluse - 2023 \(admin.ch\)](#).

### 1.3 Panoramica dei partecipanti alla consultazione

In totale sono pervenuti 66 pareri.

Partecipanti per categoria	Destinatari	Pareri pervenuti	Rinuncia esplicita a entrare nel merito
Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	27	
Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	11	5	
Associazioni di Comuni, città e regioni di montagna	3	4	
Imprese di trasporto beneficiarie di indennità ai sensi della LTV	40	7	
Associazioni economiche	8	12	1
Organizzazioni, altri ambienti interessati e privati	29	11	1
<b>Totale</b>	<b>118</b>	<b>66</b>	<b>2</b>

### 1.4 Rinuncia esplicita a entrare nel merito

Unione svizzera degli imprenditori (USI) e Commissione della concorrenza (COMCO)

## 2 Valutazione sulla base del questionario

La documentazione della consultazione comprendeva un questionario con nove domande (cfr. allegato 2), la cui struttura fungerà da base per la valutazione dei pareri pervenuti.

Il questionario è stato utilizzato da 35 partecipanti; 31 non lo hanno usato.

### 2.1 Mantenimento della qualità, compiti sistemici e convenzioni sulle prestazioni

#### Domanda 1: Sosteneate, in linea di principio, il progetto?

##### Tenore generale dei pareri

Una netta maggioranza (61 partecipanti) sostiene in linea di principio il progetto.

##### Nel dettaglio

Sostengono in linea di principio il progetto 22 Cantoni, cinque partiti (Alleanza del centro, pvl, I Verdi, PS e UDC), 12 associazioni economiche e altre associazioni e organizzazioni.

La CTP, pur sostenendo in linea di principio il progetto, rileva che vi sono aspetti importanti che non sono stati ancora chiariti in via definitiva. Tra questi rientrano in particolare il limite di spesa, che deve essere riconsolidato d'intesa con i GI, e l'ammontare delle entrate dai prezzi di traccia nel periodo 2025–2028. La valutazione è dunque difficile, il che rende la situazione insoddisfacente per i Cantoni. Il parere della CTP è condiviso da 11 Cantoni.

Il pvl sostiene in linea di principio il progetto, ma chiede che sia migliorato in modo da non compromettere la realizzazione tempestiva dei progetti della fase di ampliamento 2035, non ritardare il finanziamento per l'attuazione della legge sui disabili (LDis) e per la digitalizzazione e accelerare l'implementazione della tecnologia europea di gestione del traffico ferroviario (ERTMS).

Quattro Cantoni (NW, FR, GL, GR) non sostengono il progetto, poiché ritengono non siano ancora stati chiariti aspetti importanti come il limite di spesa. A loro avviso quest'ultimo è insufficiente o necessita di ulteriori chiarimenti tra l'UFT e i GI alla luce dei dati forniti dalle imprese di trasporto, delle previste riduzioni dei conferimenti al FIF e delle riduzioni dei prezzi di traccia per il traffico a lunga distanza delle FFS. Il Cantone FR giudica troppo rigida la delimitazione tra manutenzione dell'infrastruttura e ampliamento.

L'organizzazione Inclusion Handicap non si esprime su questo punto.

## **Domanda 2: L'importo previsto per il mantenimento della qualità e i compiti sistemici è adeguato?**

### **Tenore generale dei pareri**

Una netta maggioranza (52 partecipanti) non ritiene adeguato l'importo previsto.

### **Nel dettaglio**

Sei partecipanti (Cantone AR, SOB, UDC, Alleanza del centro, CVCI e VAP) considerano l'importo adeguato.

Sei partecipanti (CJ, HKBB, usam, Infra Suisse e i Cantoni SO e ZH) ritengono che non sia possibile valutare l'importo previsto poiché vi sono aspetti fondamentali, quali le entrate dai prezzi di traccia e il limite di spesa, che non sono stati ancora chiariti e/o si basano su stime che rendono difficile formulare una risposta definitiva.

L'UDC approva l'importo, ma critica le indennità d'esercizio previste per i GI e chiede che l'aumento della loro produttività sia comprovato.

Cinquantadue partecipanti (23 Cantoni, i partiti PS, I Verdi e pvl, 11 associazioni, 4 imprese di trasporto e 10 organizzazioni nonché Pusch-Magazin) non sono d'accordo con l'importo, ritenendolo insufficiente poiché molto probabilmente non consentirà di garantire i seguenti punti:

- nessun peggioramento dello stato della rete;
- stabilità finanziaria del FIF;
- mantenimento dell'esercizio e dell'infrastruttura ferroviari ai livelli qualitativi attuali;
- raggiungimento a medio termine dell'obiettivo stabilito dallo standard di settore (RTE 9900);
- attuazione dei progetti di ampliamento previsti e in corso;
- attuazione tempestiva della LDIs;
- considerazione della situazione concreta dei GI: nessuna riduzione dei mezzi in presenza di un buon grado di attuazione;
- disponibilità di riserve sufficienti per ogni evenienza (p. es. per danni naturali).

È, quest'ultimo, soprattutto il parere della CTP, condiviso da 11 Cantoni.

Si rileva inoltre un maggior fabbisogno di mezzi dovuto a nuovi standard quali accessi senza barriere e sistemi di informazione per la clientela elettronici. I Cantoni GL e GR fanno presente il rincaro nel settore delle costruzioni. Il Cantone BS richiama quanto affermato dalle FFS, secondo cui i rischi latenti per la sicurezza crescerebbero fino a raggiungere un livello difficile da accettare. I Cantoni BE, GL e GR ricordano l'arretrato nella manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Le FFS fanno notare che gli ampliamenti, la densità normativa e il rincaro generano un maggior fabbisogno di mezzi e che con quelli previsti non sono in grado di soddisfare i requisiti stabiliti dal committente, con conseguenti peggioramenti dello stato della rete, arretrati nel mantenimento della

qualità e ritardi nell'ammodernamento. Il rinvio del mantenimento della qualità causa a sua volta ritardi nelle fasi di ampliamento e non consente di attuare misure che procurano notevoli benefici per la clientela. Le FFS chiedono mezzi per 9,3 miliardi di franchi e l'integrazione di opzioni nel settore del traffico merci per 150 milioni di franchi, oltre a un finanziamento aggiuntivo per l'apparecchiatura di bordo ERTMS.

La BLSN chiede un aumento dei suoi contributi d'investimento a 800 milioni di franchi, la RhB l'integrazione del rincaro nella propria CP (80 mio. fr.).

Le organizzazioni CTSSO e Oustrail temono che l'importo proposto implicherà la cessazione del servizio su determinate linee.

Sei organizzazioni (UTP, ATA, RAILplus, Greenpeace, LITRA, Inclusion Handicap) e il Pusch-Magazin chiedono un aumento dell'importo a 16,6 miliardi di franchi. Cinque organizzazioni (UTP, ATA, RAILplus, Greenpeace, LITRA) e Pusch auspicano inoltre un'opzione dell'ammontare di 500 milioni di franchi.

**Domanda 3: Il Consiglio federale si attende che i gestori dell'infrastruttura ottengano gli obiettivi che ha posto loro. Ritenete che gli obiettivi concernenti i punti seguenti siano opportunamente definiti?**

- **Sicurezza**
- **Disponibilità, resilienza e qualità della rete**
- **Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili**
- **Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura**
- **Efficienza e sostenibilità**

#### **Tenore generale dei pareri**

Trentadue partecipanti ritengono che gli obiettivi siano opportunamente definiti.

#### **Nel dettaglio**

A ritenere che gli obiettivi siano opportunamente definiti sono 16 Cantoni, due partiti (Alleanza del centro, PS), due associazioni (COREB, Alliance des Villes), sette associazioni economiche, due organizzazioni (CTSSO, Oustrail) e tre imprese di trasporto (BLSN, FLP e SOB). La maggioranza sottolinea l'importanza di disporre di mezzi sufficienti per raggiungere gli obiettivi definiti.

Il pvl condivide solo in parte la definizione degli obiettivi e sottolinea la necessità di non trascurare ambiti importanti per evitare di dover rimediare successivamente con conseguenti ripercussioni indirette su sicurezza e sostenibilità. A questo proposito lamenta l'assenza di una strategia di medio-lungo periodo.

Due partecipanti (Cantoni AG e BL) non ritengono opportuna la definizione degli obiettivi disponibilità e resilienza nonché efficienza e sostenibilità. Dichiarano che il mantenimento della qualità deve essere pianificato in maniera più previdente al fine di aumentare resilienza e sostenibilità della rete ferroviaria.

#### **Domanda 4: Ritenete si debbano aggiungere altri obiettivi nelle convenzioni sulle prestazioni?**

##### **Tenore generale dei pareri**

Venti partecipanti ritengono non si debbano aggiungere altri obiettivi, 15 invece sì.

##### **Nel dettaglio**

Non ritengono necessario aggiungere altri obiettivi 13 Cantoni, un partito (Alleanza del centro) e varie organizzazioni, associazioni e imprese di trasporto (SAB, transfair, TravailSuisse, Infra Suisse, FLP e SOB).

Per 5 Cantoni (FR, JU, VD, VS, BE) nonché Alliance des Villes, CTSO e Oustrail è necessario definire obiettivi riguardo a puntualità, tempi di percorrenza e capacità minime di trasporto.

Un obiettivo concernente la puntualità va stabilito anche secondo il Cantone GE, così come secondo la FER, che inoltre propone la definizione di tempi di percorrenza di riferimento da rispettare.

La HKBB ritiene necessario definire obiettivi negli ambiti multimodalità e trasparenza; per il primo ambito si associa anche l'usam.

Il PS e la SEV auspicano obiettivi chiari per il personale.

Il pvl sottolinea la necessità di obiettivi relativi ad ammodernamento e digitalizzazione dell'infrastruttura mediante ERTMS/ETCS.

#### **Domanda 5: Avete osservazioni in merito allo stato della rete?**

##### **Tenore generale dei pareri**

Trentaquattro partecipanti hanno osservazioni in merito allo stato della rete.

##### **Nel dettaglio**

Ad avere osservazioni sono la CTP, 18 Cantoni, due partiti (I Verdi, pvl) e varie associazioni e organizzazioni.

La maggioranza dei Cantoni che hanno osservazioni si dice delusa dal fatto che il progetto non migliorerà lo stato della rete. Otto Cantoni (SH, TI, ZH, SG, GR, GL, TG e NW) nonché la CTP, I Verdi, SEV, transfair e Greenpeace sottolineano l'arretrato che sussiste nel mantenimento della qualità. Affermano che va assolutamente evitato un peggioramento dello stato della rete, poiché la CP 25–28 non prevede mezzi a sufficienza. Secondo i Cantoni SO e BL deve essere garantita una pianificazione previdente nonché il mantenimento e la creazione di riserve di capacità nella rete.

Il Cantone FR sottolinea l'obsolescenza della rete a scartamento metrico della Transports publics Fribourgeois.

L'UTP e l'ATA ritengono che il limite di spesa proposto non consentirà di mantenere il livello di disponibilità e qualità della rete.

È questa un'osservazione fatta anche dalle FFS che, in riferimento all'arretrato risultante dai rapporti annuali sullo stato della rete, affermano che con il limite di spesa proposto non è possibile abbatterlo.

Il pvl si aspetta, alla luce dello stato della rete insoddisfacente, misure di miglioramento concrete per la sicurezza sulla rete ferroviaria. La FLP spiega che se i mezzi sono insufficienti è impossibile garantire la sicurezza di tutti gli impianti.

Due organizzazioni (Oustrail, CTSO) e tre Cantoni della Svizzera romanda (GE, JU e VS) pongono in dubbio l'utilità dei rapporti sullo stato della rete redatti dai GI: trovano che per la loro regione l'esposizione dei dati sia inefficace, poiché essendo riportati mediante valori medi nazionali non hanno consentito di individuare le lacune e i ritardi che hanno portato alle criticità presentatesi. Critica nei confronti dei rapporti è anche l'impresa di trasporto SOB secondo la quale, considerati i cicli tecnologici degli impianti, occorre usare prudenza nell'interpretare i dati sulla durata di utilizzazione.

Il Cantone VD ritiene che i rapporti sullo stato della rete andrebbero utilizzati come ausilio decisionale per l'attribuzione dei mezzi d'investimento.

## **2.2 Credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati**

### **Domanda 6: Sostenete, in linea di principio, il progetto?**

#### **Tenore generale dei pareri**

Una chiara maggioranza (54 partecipanti) sostiene in linea di principio il progetto.

#### **Nel dettaglio**

Il progetto è sostenuto in linea di principio da tutti i Cantoni tranne il Cantone FR, dalla CTP, da quattro partiti (Alleanza del centro, PS, I Verdi e pvl), da tutte le associazioni tranne l'usam, da tre imprese di trasporto (FFS, BLSN, SOB) e da varie organizzazioni.

La CTP sottolinea l'importanza dei contributi consentiti dal progetto ai fini della promozione del traffico merci da parte della Confederazione.

Il Cantone FR non si esprime su questo punto poiché non ne è direttamente interessato. Alliance des Villes condivide il progetto rilevando tuttavia che occorre evitare una penalizzazione del traffico viaggiatori.

Due partecipanti (UDC e SGV) non approvano questo punto del progetto. L'UDC è contraria perché ritiene che le prestazioni dovrebbero essere fornite dal libero mercato. Se il finanziamento da parte dello Stato risulta imprescindibile, allora si deve ricorrere al FIF ed evitare assolutamente di utilizzare la «cassa delle strade». L'utilizzo di quest'ultima è respinto anche dall'usam, che lo considera uno sviamento di finalità. Infra Suisse, pur sostenendo il progetto in linea di principio, è contraria al finanziamento a carico della «cassa delle strade» poiché non ritiene opportuno mettere la rotaia e la strada l'una contro l'altra come vettori di trasporto. Ai suoi occhi va attribuita particolare importanza al traffico combinato.



## **Domanda 7: L'importo previsto per il finanziamento di impianti per il traffico merci privati è adeguato?**

### **Tenore generale dei pareri**

Trentatré partecipanti ritengono adeguato l'importo previsto.

### **Nel dettaglio**

Ritengono l'importo adeguato la CTP, 19 Cantoni, 2 partiti (pvl e Alleanza del centro), 9 associazioni, le FFS e un'organizzazione (LITRA).

I Cantoni AG e SO approvano in linea di principio l'importo, che tuttavia considerano passibile di adeguamenti a seconda dell'esito dei dibattiti parlamentari. I Cantoni NW e FR nonché l'impresa di trasporto SOB non si esprimono non essendo direttamente interessati. Il PS e la SEV affermano che l'importo deve essere chiarito con tutti i gruppi di interesse e sottolineano la necessità di disporre di mezzi sufficienti per il trasferimento del traffico.

A ritenere l'importo troppo basso sono 4 Cantoni (GE, JU, VD e VS), un partito (I Verdi), sei associazioni (tra cui SAB, USS), tre organizzazioni (ATA, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace) e il Pusch-Magazin.

Chiedono un aumento del credito a 300 milioni di franchi.

I Verdi affermano che una riduzione di un terzo rallenta il trasferimento del traffico merci alla rotaia.

## **2.3 Altre osservazioni**

### **Domanda 8: Vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?**

#### **Tenore generale dei pareri**

Diciannove partecipanti indicano altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate.

#### **Nel dettaglio**

A indicarne sono 5 Cantoni, un partito (pvl), sei associazioni, due imprese di trasporto (SOB, CJ), cinque organizzazioni e il Pusch-Magazin.

Il Cantone FR ritiene sia da valutare la definizione di obiettivi riguardo a puntualità, tempi di viaggio e capacità minime per il mantenimento della qualità.

I Cantoni SH e GR raccomandano di esaminare se i GI non debbano discutere con i Cantoni i programmi delle CP prima del loro inoltro al fine di rendere più efficiente il processo di definizione dell'offerta. Il Cantone NW sollecita una verifica del metodo di ripartizione nel mantenimento della qualità.

I Cantoni JU e BE nonché l'organizzazione CTSO considerano problematico un adeguamento del prezzo dell'energia elettrica per il traffico regionale con effetto dal 2024. Il Cantone BE è inoltre contrario alla riduzione dei contributi al TRV, mentre il Cantone JU ritiene necessario semplificare e accelerare la procedura di approvazione dei piani.

Il pvl critica l'utilizzo di mezzi destinati al mantenimento della qualità per la realizzazione di progetti di ampliamento concretamente previsti dalla fase di ampliamento 2035: la CP deve garantire in primo luogo la manutenzione e l'esercizio. Inoltre, a suo avviso occorre prolungare la durata della CP per garantire l'impiego dei mezzi a lungo termine. Va altresì verificato se invece di continuare a separare

rigorosamente i progetti di ampliamento da quelli di mantenimento della qualità non sarebbe il caso di focalizzarsi su un impiego efficiente delle risorse. A questo proposito il pvl suggerisce di analizzare tutte le tratte e di elaborare un'alternativa per quelle con un basso grado di copertura dei costi.

I Verdi sono contrari al finanziamento delle piattaforme dei trasporti mediante il FIF poiché oggettivamente immotivato: non si comprende per quale ragione le piattaforme debbano essere finanziate esclusivamente mediante quest'ultimo, considerato che vengono utilizzate da vari vettori di trasporto.

Inclusion Handicap chiede una verifica dell'attuazione della LDis alla luce del mancato raggiungimento dell'obiettivo prestabilito e del continuo rinvio degli adeguamenti. In generale andrebbe attribuita maggiore importanza all'accessibilità senza barriere.

Alliance des Villes pone in questione la gestione dei processi decisionali del DATEC e dell'UFT nonché le procedure di consultazione.

L'organizzazione VAP ritiene che si debba rendere l'impiego dei mezzi più trasparente e valutare l'adozione di incentivi volti a renderlo più oculato. Inoltre, chiede di aprire al mercato il traffico merci interno monopolizzato da FFS Cargo e di sancire il miglioramento dell'accessibilità dell'ultimo miglio.

La HKBB ritiene vada verificato il risanamento delle FFS, che a suo avviso non deve svolgersi a carico del FIF.

Secondo l'impresa di trasporto SOB si deve analizzare l'attuazione della condotta automatica dei treni (ATO) e dell'ERTMS. Inoltre, va riformato il finanziamento.

L'impresa di trasporto CJ chiede di ridurre la durata delle procedure di approvazione dei piani, che rende difficile il rispetto dei piani d'investimento, e di verificare le scadenze procedurali, poiché i ritardi mettono a repentaglio il finanziamento.

Secondo l'Unione delle città svizzere i parcheggi per le biciclette presso le stazioni ferroviarie devono essere finanziati mediante il FIF.

Infra Suisse ritiene che il FIF e il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) debbano restare separati e, pertanto, respinge un loro accorpamento.

#### **Domanda 9: Avete ulteriori osservazioni?**

##### **Tenore generale dei pareri**

Ventinueve partecipanti hanno ulteriori osservazioni.

##### **Nel dettaglio**

A formulare ulteriori osservazioni sono la CTP, 13 Cantoni, un partito (pvl), cinque associazioni economiche, due imprese di trasporto (FLP, SOB), sei organizzazioni e il Pusch-Magazin.

La CTP ritiene che si debba garantire la stabilità del FIF e la disponibilità di riserve.

Il Cantone ZH lamenta l'assenza dell'imputazione in base ai vantaggi, secondo la quale la Confederazione deve corrispondere al Cantone di Zurigo, ossia all'azienda di trasporto zurighese (Zürcher Verkehrsverbund), un importo forfettario annuo di 45 milioni di franchi fino al 2025.

Secondo 11 Cantoni (AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, TG, VD, VS) e sei organizzazioni (CTP, CTSO, Oustrail, ATA, Iniziativa delle Alpi e Greenpeace) si dovrebbe rinunciare alla riduzione dei prezzi di traccia favorevole alle FFS e, secondo i Cantoni, i conferimenti cantonali al FIF non vanno comunque utilizzati a questo scopo. La CTP ritiene che i GI andrebbero risarciti per le perdite di entrate che ne conseguono mentre, in caso di aumento dei prezzi di traccia, la Confederazione dovrebbe partecipare proporzionalmente ai maggiori costi che ne derivano per le imprese di trasporto e innalzare il credito d'impegno per il TRV.

L'usam ritiene che le prestazioni dovrebbero focalizzarsi sullo stretto necessario e non essere sovraccaricate stabilendo obiettivi e compiti aggiuntivi. Inoltre, le FFS devono concentrarsi sulla loro attività principale e sull'autonomia finanziaria.

Secondo la ComFerr, la CP deve contenere disposizioni di carattere generale sulla prevenzione delle discriminazioni e garantire un'adeguata attuazione del diritto di partecipazione delle imprese di trasporto.

Due organizzazioni (Iniziativa delle Alpi, Greenpeace) e il Pusch-Magazin affermano che la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni vada adeguata al rincaro.

**3 Allegato 1: Elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione**

<b>Cantoni</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</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	Staatskanzlei 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
<b>Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
PS	Partito socialista svizzero
I Verdi	Partito ecologista svizzero
pvl	Partito verde liberale svizzero
Alleanza del centro	Alleanza del centro
UDC	Unione democratica di centro
<b>Associazioni di Comuni, città e regioni di montagna</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
La Communauté régionale de la Broye	La Communauté régionale de la Broye
-	Unione delle città svizzere
-	Alliance des Villes
<b>Associazioni economiche</b>	

<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
usam	Unione svizzera delle arti e mestieri
USS	Unione Sindacale Svizzera
-	Centre Patronal
FER	Fédération des Entreprises Romandes
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
-	transfair
-	TravailSuisse
CVCI	Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft (Associazione dei caricatori svizzeri)
HKBB	Handelskammer beider Basel (Camera di commercio di Basilea Città e Campagna)
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
-	Infra Suisse
<b>Imprese di trasporto / gestori dell'infrastruttura</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
BLSN	BLS Netz AG
FFS	Ferrovie federali svizzere
FLP	Ferrovie Luganesi SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
CJ	Chemins de fer du Jura
RhB	Ferrovia retica
<b>Organisationen / organisations / organizzazioni</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
ComFerr	Commissione del trasporto ferroviario
CTSO	La Conférence des transports de la Suisse occidentale
-	Oustrail
UTP	Unione dei trasporti pubblici
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
ATA	Associazione traffico e ambiente
-	Iniziativa delle Alpi
-	RailPlus
-	Greenpeace
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
-	Inclusion Handicap
<b>Privati</b>	
<b>Abbreviazione</b>	<b>Nome completo</b>
-	Pusch-Magazin

**4 Allegato 2: Questionario per la procedura di consultazione sul progetto di finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dei compiti sistemici relativi all'infrastruttura ferroviaria nonché dei contributi d'investimento a favore di impianti per il traffico merci privati negli anni 2025–2028**

**A) Mantenimento della qualità, compiti sistemici e convenzioni sulle prestazioni**

1. Sostenete, in linea di principio, il progetto?
2. L'importo previsto per il mantenimento della qualità e i compiti sistemici è adeguato?
3. Il Consiglio federale si attende che i gestori dell'infrastruttura ottengano gli obiettivi che ha posto loro. Ritenete che gli obiettivi concernenti i punti seguenti siano opportunamente definiti?
  - Sicurezza
  - Disponibilità, resilienza e qualità della rete
  - Utilizzazione ottimale e non discriminatoria delle capacità disponibili
  - Mantenimento a lungo termine del valore dell'infrastruttura
  - Efficienza e sostenibilità
4. Ritenete si debbano aggiungere altri obiettivi nelle convenzioni sulle prestazioni?
5. Avete osservazioni in merito allo stato della rete?

**B) Credito d'impegno per impianti per il traffico merci privati**

6. Sostenete, in linea di principio, il progetto?
7. L'importo previsto per il finanziamento di impianti per il traffico merci privati è adeguato?

**C) Altre osservazioni**

8. Vi sono altre tematiche che dovrebbero essere analizzate o riformate?
9. Avete ulteriori osservazioni?