



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**

N. registrazione/dossier: 012.21/2011-06-17/357

# **Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF; controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»)**

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

2 novembre 2011



## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>Situazione iniziale .....</b>	<b>6</b>
1.1	<b>Mandato.....</b>	6
1.2	<b>Svolgimento della consultazione.....</b>	6
<b>2</b>	<b>Posizione generale.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Analisi delle prese di posizione in base al questionario .....</b>	<b>9</b>
3.1	<b>Aspetti generali (principi del progetto) .....</b>	9
	Punto 1 - Impostazione del progetto .....	9
	a) Approvate gli obiettivi generali del progetto?.....	9
	b) Con il progetto FAIF sarà presentato un controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Approvate questa decisione? .....	11
	c) Il progetto prevede la creazione di un Fondo (FInFer) per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Condividete questa impostazione? .....	13
	d) Il progetto FAIF comprende anche una prima fase di interventi edili concreti. Condividete questa impostazione? .....	14
	e) Rispetto a oggi il Fondo FInFer sarà alimentato da fondi supplementari. Condividete questa impostazione? .....	16
3.2	<b>Finanziamento .....</b>	17
	Punto 2 - Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer).....	17
	a) Questo fondo sarà destinato a finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e inoltre l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Condividete questa impostazione?.....	17
	b) Approvate il fatto che questo fondo sia a tempo indeterminato? In caso contrario, quale scadenza proponete?.....	19
	Punto 3 - Alimentazione del Fondo FInFer .....	20
	a) Le attuali entrate del Fondo FTP continueranno ad alimentare nella stessa misura il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?.....	20



b) I fondi del bilancio federale generale destinati a finanziare l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private alimenteranno il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?.....	21
c1) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Aumento dei prezzi delle tracce .....	23
c2) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto a livello di imposta federale diretta .....	24
c3) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Contributo dei Cantoni .....	26
d) Nel caso in cui abbiate risposto in modo negativo a una o più domande, quali fonti di alimentazione alternative preferireste? .....	27
Punto 4 - Effetti sui Cantoni .....	29
a) Con i mezzi del Fondo saranno finanziati completamente anche progetti di ampliamento destinati soprattutto al trasporto negli agglomerati; in tal modo i Cantoni beneficeranno indirettamente di uno sgravio. Condividete questa impostazione?.....	29
b) Per i Cantoni è previsto il versamento nel Fondo FInFer di un contributo annuo di circa 300 milioni di franchi. Condividete questa proposta? .....	31
c) In caso di risposta negativa: ritenete che i Cantoni dovrebbero versare un contributo più alto o più basso? O non versare alcun contributo? .....	33
d) Il contributo dei Cantoni sarà definito in base a una determinata chiave di ripartizione. Approvate questa proposta? .....	34
e) Secondo voi, con quale chiave di ripartizione si potrà tener conto in modo ottimale dei benefici per i vari Cantoni? .....	35
f) L'importo forfettario per la detrazione fiscale dei costi di trasporto sarà applicabile alla sola imposta federale diretta. Condividete questa impostazione? .....	37
g) Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private, fatta eccezione per l'infrastruttura d'importanza nazionale, dovrà continuare a essere assicurato congiuntamente da Confederazione e Cantoni (disciplina attuale / disciplina FAIF) o dovrebbe piuttosto essere garantito completamente tramite il Fondo FInFer, con la relativa compensazione finanziaria da parte dei Cantoni? .....	38
Osservazioni generali dei Cantoni .....	39
Punto 5 - Pre- e cofinanziamento da parte dei Cantoni.....	40



a) Il progetto prevede che i Cantoni possano prefinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Condividete questa proposta? .....	40
b) Il progetto prevede che i Cantoni possano cofinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Condividete questa proposta? .....	42
c) Approvate le condizioni esposte nel progetto? .....	43
<b>3.3 Ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria</b> .....	<b>45</b>
Punto 6 - Prospettiva a lungo termine.....	45
a) Per quanto concerne lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera, il progetto prevede tre elementi principali: il completamento del sistema dei nodi ferroviari, l'incremento delle frequenze e della capacità di trasporto e l'aumento della velocità. Approvate questa impostazione? .....	45
b) Il completamento del sistema dei nodi ferroviari e l'aumento delle frequenze e della capacità avranno la precedenza rispetto all'aumento della velocità. Condividete questo ordine di priorità? .....	47
c) Condividete quanto esposto al capitolo 1.5.1.3 sul traffico viaggiatori e a lunga distanza? In caso di risposta negativa, che cosa proponete? .....	49
Punto 7 - Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP) .....	51
a) Approvate l'impostazione del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria? .....	51
b) Nel traffico a lunga distanza l'offerta a cadenza semioraria sarà ampliata. Approvate questa proposta? .....	53
c) A lungo termine, sulle tratte molto sollecitate sono previsti quattro collegamenti cadenzati all'ora (ferrovie celeri e traffico a lunga distanza). Condividete questa impostazione? .....	55
d) Siete anche voi dell'avviso che l'ampliamento della capacità debba comprendere una riduzione dei tempi di viaggio? .....	57
e) Approvate le misure previste per sostenere la capacità concorrenziale del traffico merci su ferrovia e per assicurare in modo più durevole il trasporto a carri completi in Svizzera? .....	58
f) Il progetto prevede anche l'adozione di misure che concernono le ferrovie private. Condividete questa impostazione? .....	60
g) Il programma STEP non sarà realizzato in una sola fase, ma in varie tappe di ampliamento. Condividete questa impostazione? .....	62



Osservazioni generali su STEP .....	63
Punto 8 - Ampliamento previsto fino al 2025 .....	64
a) Approvate gli obiettivi della fase di ampliamento prevista fino al 2025? .....	64
b) Approvate i progetti previsti in tale fase di ampliamento? .....	66
c) In caso di risposta negativa, quali progetti ritenete più urgenti? .....	67
d) La fase di ampliamento fino al 2025 prevede investimenti per 3,5 miliardi di franchi. Concordate sull'entità degli interventi previsti? .....	69
e) Se ritenete opportuno attuare un ampliamento maggiore, quali ulteriori interventi andrebbero previsti? Con quali fondi supplementari dovrebbero essere finanziati? .....	70
Osservazioni generali sulla fase di ampliamento 2025.....	70
Punto 9 - Approvate gli adeguamenti della legge SIF? .....	71
<b>3.4 Altre osservazioni.....</b>	<b>72</b>
Punto 10: Avete altre osservazioni sul progetto? Quali? .....	72
Allegato 1: elenco delle prese di posizione pervenute nell'ambito della procedura di consultazione	76
Allegato 2: questionario sul progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF; controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici») .....	80



# 1 Situazione iniziale

## 1.1 Mandato

Il 30 marzo 2011 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere una procedura di consultazione relativa al progetto di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF; controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»).

## 1.2 Svolgimento della consultazione

La consultazione è stata avviata il 31 marzo 2011 e si è conclusa l'8 luglio 2011.

Sono stati invitati ad esprimere il proprio parere i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e gli ambienti interessati.

Il progetto è stato sottoposto per parere a 116 soggetti, 78 dei quali hanno fornito una risposta, a cui vanno aggiunte altre 46 prese di posizione spontanee da parte di organizzazioni e persone singole.

	<b>Interpellati</b>	<b>Risposte</b>
1. Cantoni (incl. organizzazioni cantonali)	29	27
2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	14	7
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	4	4
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	11	8
5. Organizzazioni	58	32
6. Altri / pareri spontanei		46
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>124</b>

L'elenco completo delle prese di posizione pervenute è riportato nell'allegato 1.



## 2 Posizione generale

La grande maggioranza degli interpellati sostiene l'impostazione di base del progetto, così come, anche se in minor misura, un controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Sono invece state mosse alcune critiche all'assenza di una visione globale che tenga conto sia del vettore di trasporto ferroviario sia di quello stradale.

Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer), fondo a tempo indeterminato per il finanziamento dell'esercizio, del mantenimento della qualità e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, è stato accolto molto favorevolmente; pochi interpellati lo bocciano, mentre alcuni auspicano una limitazione della sua durata.

Per quanto riguarda le entrate del Fondo, il versamento di mezzi attinti dalle risorse generali della Confederazione ha ricevuto poche critiche. Sebbene contestato dai rappresentanti del vettore di trasporto stradale, le modalità di alimentazione del Fondo FTP sono ampiamente sostenute. Come previsto, le opinioni sui mezzi supplementari sono contrastanti: una grande maggioranza è favorevole al previsto aumento del prezzo delle tracce di 300 milioni di franchi, diversi interpellati auspicano tuttavia un aumento di minore entità (ca. 150-200 mio. di fr.). I pareri sulla deduzione per le spese di trasporto si dividono in tre gruppi più o meno equivalenti: i contrari, i favorevoli alla deduzione proposta e coloro che propongono una deduzione di circa 3000 franchi (equivalente al prezzo di un abbonamento generale di seconda classe). Sul contributo cantonale i partecipanti si dividono più o meno a metà tra contrari e coloro che si sono dichiarati ampiamente o parzialmente favorevoli. Quale alternativa viene in particolare suggerita una maggiore partecipazione della Confederazione. Le proposte di finanziamento riguardano soprattutto il Fondo FTP (proroga del termine di rimborso / rinuncia agli interessi o addirittura la cancellazione dei debiti), l'imposta sul valore aggiunto (aumento o rinuncia all'imposizione dei fondi del FInFer), l'imposta sugli oli minerali (aumento della quota destinata al FInFer o dell'imposta stessa). Le richieste di una maggiore partecipazione degli utenti o di più efficienza sono state rare.

In merito agli effetti sui Cantoni, il finanziamento dei progetti di ampliamento del traffico d'agglomerato è sostenuto dalla maggioranza. Alcune prese di posizione rimandano tuttavia allo speciale Fondo infrastrutturale, il cui rapporto con il FInFer deve essere chiarito. Se da un lato si riconosce l'opportunità di un contributo cantonale, dall'altro si sottolinea l'importanza di trovare una soluzione consensuale che garantisca ai Cantoni, oltre a benefici concreti, anche la possibilità di avere voce in capitolo. Le opinioni sul limite della deduzione forfettaria delle spese di trasporto dall'imposta federale diretta sono invece contrastanti. Sollevano in generale molte critiche le disparità di finanziamento tra infrastrutture FFS e ferrovie private: la maggioranza esige una modifica o perlomeno alcune proposte già nel presente progetto FAIF.

La prospettiva a lungo termine con i tre elementi principali e le priorità è ampiamente approvata. Alcuni partecipanti criticano l'attenzione riservata al solo traffico viaggiatori e, nel contempo, l'assenza di obiettivi nell'ambito del traffico merci.



In generale il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP) è ritenuto valido e completo, sebbene non manchino alcune critiche alla mancanza di misure concrete a favore del traffico merci su ferrovia. Alcuni partecipanti ritengono che per aumentare l'offerta nel traffico viaggiatori occorrerebbe dimostrare l'effettiva domanda e si teme che il traffico merci venga svantaggiato. In generale l'impostazione dell'ampliamento in più fasi è accolta con favore.

Gli obiettivi della fase di ampliamento 2025 proposta sono ampiamente condivisi. I giudizi sui progetti presentati si suddividono in parti pressoché uguali tra favorevoli, parzialmente favorevoli e sfavorevoli. Numerosi partecipanti alla consultazione indicano i progetti secondo loro più urgenti. La maggioranza non condivide l'entità della fase di ampliamento. Al posto di 3,5 miliardi di franchi, diversi interpellati chiedono una fase di ampliamento per 5-6 miliardi di franchi, al fine di realizzare in tempi rapidi gli obiettivi e le misure.

L'adeguamento della legge federale del 20 marzo 2009 sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria<sup>1</sup> è ampiamente accolto, sebbene alcuni partecipanti alla consultazione criticano l'abrogazione dell'articolo 10, che descrive l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ed elenca le misure da esaminare.

Altre osservazioni riguardano le differenze - ritenute poco chiare - rispetto al Fondo infrastrutturale, le soluzioni transitorie, le possibilità per Cantoni e Città di avere voce in capitolo, la riduzione del credito per il risanamento fonico, le proposte concrete di emendamento degli articoli costituzionali e di legge (viene ad es. criticata la sostituzione del termine «circolazione stradale» con «trasporti terrestri» negli art. 85 e 86 della Costituzione<sup>2</sup>), nonché singoli passaggi del progetto.

---

<sup>1</sup> LSIF; RS 742.140.2

<sup>2</sup> Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999, RS 101



### 3 Analisi delle prese di posizione in base al questionario

Ai partecipanti alla consultazione è stato inviato un questionario completo (cfr. allegato 2) contenente 37 domande, suddivise in nove punti, sull'impostazione generale, sul finanziamento, sull'ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria e su altri argomenti. L'analisi delle prese di posizione pervenute ricalca la struttura del questionario<sup>3</sup>.

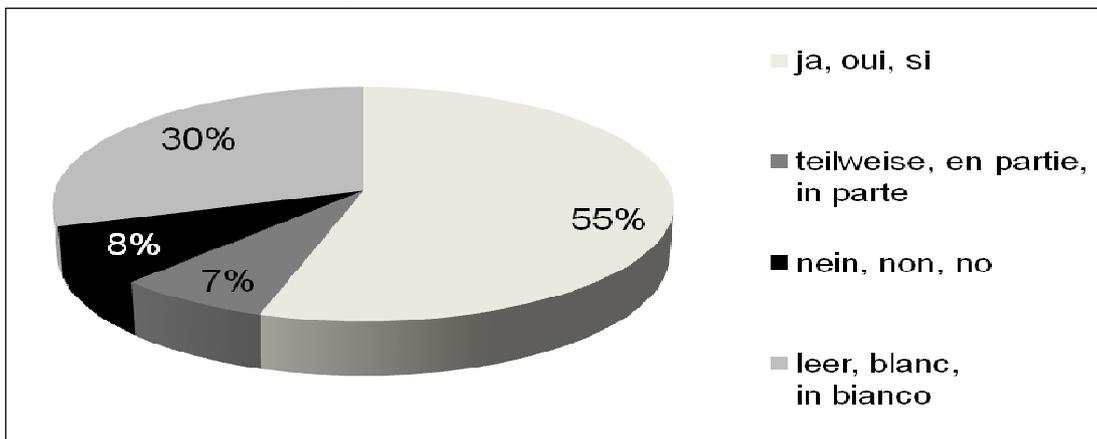
#### 3.1 Aspetti generali (principi del progetto)

##### Punto 1 - Impostazione del progetto

##### a) Approvate gli obiettivi generali del progetto?

##### Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (77 su 87) approva totalmente o parzialmente gli obiettivi generali del progetto, mentre una minoranza (10) li respinge in quanto ritiene che il finanziamento proposto sia eccessivamente a carico della strada.



##### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 68 partecipanti, nella fattispecie la CTP, 17 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE), quattro partiti (PPD, PLR, Verdi, GLP), le

<sup>3</sup> Molti partecipanti alla consultazione non hanno risposto a tutte le domande. Tale percentuale è di volta in volta indicata nei diagrammi circolari (sezione «in bianco»). I dati in bianco non sono tuttavia contemplati nell'analisi dettagliata («Tendenza generale», «In dettaglio»).



quattro organizzazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna interpellate (Associazione Comuni, Unione città, SAB, StädteallianzöVOZCH), cinque associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USC, SSIC, USS, Travail.Suisse), 20 organizzazioni e altre 17 prese di posizione.

Nell'ambito delle prese di posizione favorevoli vengono formulate diverse riserve e condizioni: una parte dei partecipanti (Verdi, Travail.Suisse, pro natura, FPC, ATA, WWF, AllianzöVIni, acsi) ritiene ad esempio che il finanziamento debba essere riesaminato. PLR, CDS, SAB e VAP auspicano un corrispondente progetto collegato relativo al finanziamento dell'infrastruttura stradale (visione globale), mentre altri (Verdi, ATA, WWF, AllianzöVIni, Porti Renani Svizzeri) chiedono che la fase di ampliamento 2025 contenga un maggior numero di progetti e sia realizzata in tempi più rapidi, che sia garantita un'offerta a tutta la Svizzera e non solo alle regioni densamente abitate e che si tenga conto di aspetti regionali quali l'asse nord-sud (quest'ultimo da FR, TI, VS e Ouestrail). Secondo ZG la realizzazione dei progetti urgenti andrebbe resa obbligatoria, mentre SH fa notare che occorre concludere o considerare i progetti di ampliamento in corso (NFTA, RAV, traffico d'agglomerato). Si auspica inoltre che vengano prese maggiormente in considerazione le esigenze del traffico merci (Aktion Freiheit und Verantwortung). Alcuni rilevano la necessità di correggere singoli punti o manifestano riserve (UR, Komitee Pro Wiesenberg). Altri ancora ritengono che il progetto non risolva il problema di fondo, ossia l'eccessiva mobilità (GL, Travail.Suisse).

Sono **PARZIALMENTE** d'accordo con gli obiettivi generali nove partecipanti alla consultazione: un Cantone (JU), un partito (PS), un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal), due organizzazioni interpellate (UP, Hupac) e altre quattro prese di posizione.

Taluni (JU, PS, FRC, CITraPCH) sono favorevoli al Fondo, ma non concordano sul finanziamento. Altri condividono la necessità di manutenzione e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, ma sono contrari a un sostegno generale e illimitato dei trasporti pubblici e al finanziamento della ferrovia con fondi provenienti dal vettore strada (CentrePatronal, ass.rout.VD, fer). Per l'UP manca una visione globale che tenga conto del traffico stradale, mentre l'Hupac critica l'assenza di trasparenza e di strumenti di controllo dei costi. Altri interpellati (JU, CITraPCH) giudicano la fase di ampliamento 2025 insufficiente.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** dieci partecipanti: un cantone (ZH), un partito (UDC), un'associazione mantello dell'economia (USAM), cinque organizzazioni interpellate (UPSA, ACS, ASTAG, FRS, auto-schweiz) e altre due prese di posizione (citrap-vaud, Ecoglobe.ch).

Secondo tali pareri il progetto viola il principio di causalità (UDC, UPSA, ACS, ASTAG, FRS, auto-schweiz), intacca eccessivamente i fondi destinati al vettore stradale (UDC, UPSA), implica un notevole finanziamento trasversale (ASTAG) e comporta obblighi materiali che rendono necessari aumenti fiscali e contributivi a carico della circolazione stradale (UDC). Anche il rinvio di una soluzione per il finanziamento del traffico stradale è oggetto di critiche (USAM, ACS). ZH è contrario agli obiettivi del progetto poiché le competenze in materia di pianificazione verrebbero trasferite dai Cantoni alla Confederazione; inoltre, non accetta il fatto che siano i Cantoni e gli utenti a dover colmare la lacuna del finanziamento. ecoglobe.ch è dell'avviso che l'ampliamento non sia compatibile con la Costituzione

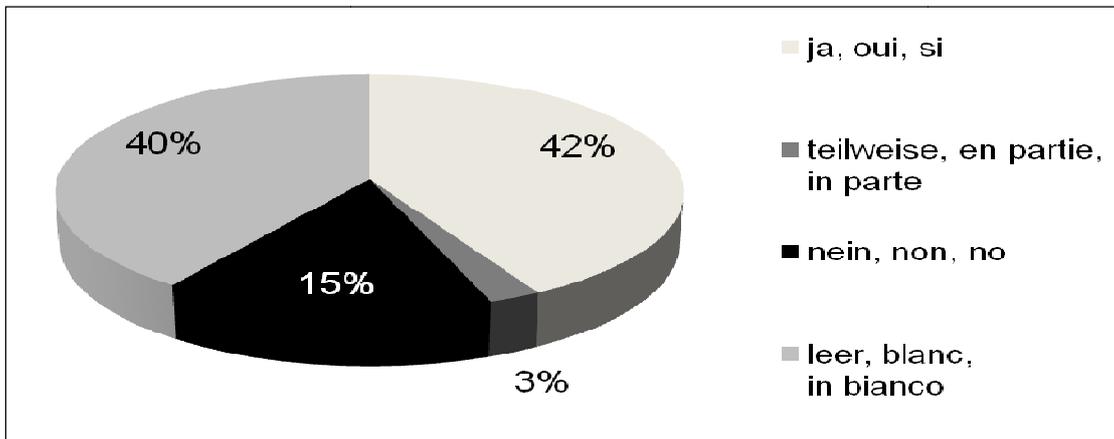


federale, mentre citrap-vaud critica il fatto che non si sia tenuto conto della rete ad alta velocità e, nella fattispecie, che manchi una visione globale.

**b) Con il progetto FAIF sarà presentato un controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Approvate questa decisione?**

**Tendenza generale**

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (55 su 74) si dichiara completamente o parzialmente favorevole alla decisione di contrapporre un controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». I contrari (19) adducono diverse ragioni: alcuni sostengono unicamente l'iniziativa, altri la respingono, altri ancora ritengono che non abbia alcuna possibilità di successo e la vorrebbero sottoporre a votazione senza controprogetto.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 52 partecipanti: 15 Cantoni (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB, Städteallianz VOZCH), due associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS), 16 organizzazioni interpellate e altre 11 prese di posizione.

Una parte dei favorevoli a un controprogetto danno comunque la precedenza all'iniziativa popolare (Verdi, Alpenini, pro natura), ma sono contrari a contrapporre i due approcci. Altri sostengono il controprogetto poiché respingono l'iniziativa popolare (Aktion Freiheit und Verantwortung). Un elevato numero di favorevoli ritiene che i tempi stretti previsti da un controprogetto costituiscano un problema, soprattutto se l'obiettivo è di trovare una soluzione di finanziamento sostenibile (SZ, ZG, GR, AG, TI, VS, Oustrail).

Alcune prese di posizione vincolano il sostegno a un controprogetto a determinate condizioni: alcuni partecipanti alla consultazione (PS, GLP, Pro Ferrovia, FPC, AllianzöVlni) reputano che il controprogetto debba dare maggiore spazio alle richieste dell'iniziativa ATA, essere più concreto di quest'ultima e che vada migliorato, altrimenti l'iniziativa presenterebbe comunque maggiori benefici. Secondo il



PLR il controprogetto deve essere coordinato con il piano di finanziamento per il vettore strada. Altri (FR, USS, ATA, Oustrail) criticano il piano di finanziamento, auspicano un sistema sostenibile o giudicano insufficienti i versamenti annui nel FInFer. Il Comitato del San Gottardo chiede di rinunciare all'articolo sul cofinanziamento cantonale proposto per la Costituzione federale.

La presentazione di un controprogetto trova **PARZIALMENTE** d'accordo tre partecipanti alla consultazione: la CTP, un Cantone (GE) e un'organizzazione interpellata (VAP). Benché GE e la CTP si dichiarino in linea di massima favorevoli a un controprogetto, giudicano troppo limitati i tempi per assicurare una soluzione trasparente. La CTP chiede di rinunciare all'articolo 3 capoverso 4 LFFS e agli articoli 81a, 87a capoverso 3 Cost. (tra cui l'articolo costituzionale sul cofinanziamento da parte dei Cantoni). Il VAP si dichiara favorevole a un controprogetto pur preferendo un progetto indipendente.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 19 partecipanti: due Cantoni (LU, NW), un partito (UDC), quattro associazioni mantello dell'economia (Travail.Suisse, USAM, economiesuisse, CentrePatronal), otto organizzazioni interpellate e altre quattro prese di posizione.

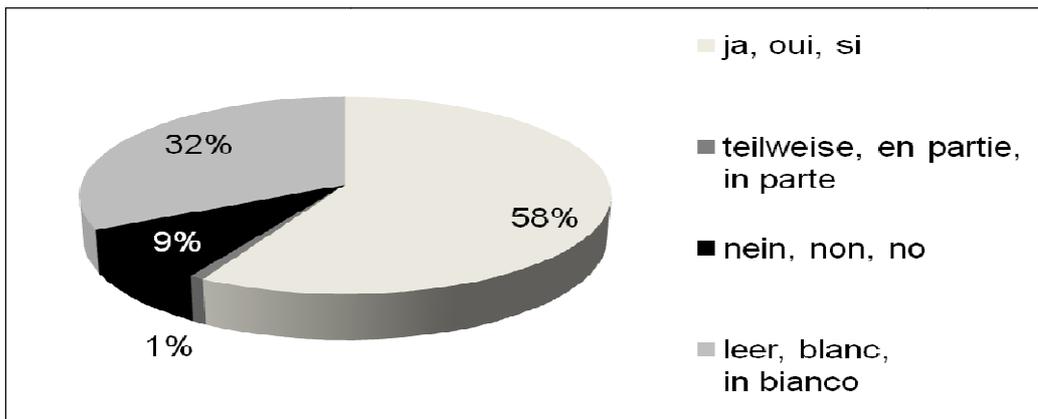
Diversi soggetti consultati (UDC, economiesuisse, CentrePatronal, ACS, UPSA, UP, ASTAG, FRS, auto-schweiz, ass.rout.VD, fer) chiedono di limitarsi a raccomandare il rifiuto dell'iniziativa popolare senza proporre un controprogetto, poiché essa non ha praticamente alcuna possibilità di successo. Diversi (LU, NW, CTPZCH) deplorano la mancanza di tempo sufficiente per garantire un finanziamento sostenibile e trasparente. Il TCS evidenzia che il presente controprogetto rischia di aumentare le possibilità di successo dell'iniziativa popolare poiché, al contrario di quanto previsto dal controprogetto, l'iniziativa non prevede alcuna partecipazione dei cittadini al finanziamento. Secondo economiesuisse sarà difficile promuovere il FAIF insieme all'iniziativa popolare. Altri sostengono soltanto l'iniziativa popolare o ritengono che il progetto non sia sufficiente per fungere da controprogetto (Travail.Suisse, CITraPCH).



### c) Il progetto prevede la creazione di un Fondo (FInFer) per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Condividete questa impostazione?

#### Tendenza generale

La grande maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (72 su 84) è favorevole alla creazione di un Fondo per l'infrastruttura finanziaria (FInFer) per finanziare la ferrovia, mentre 11 sono contrari al FInFer per diversi motivi.



#### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 72 partecipanti: la CTP, 21 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 22 organizzazioni interpellate e altre 17 prese di posizione.

I favorevoli appoggiano il FInFer perché rappresenta una soluzione più semplice e trasparente rispetto all'attuale modello di finanziamento (PLR, SAB), garantisce una maggiore certezza della pianificazione dell'esercizio e del mantenimento della qualità (PS) e si rifà al Fondo FTP (UTP), di indubbia efficacia.

Diversi partecipanti alla consultazione si dichiarano favorevoli al FInFer a condizione che la sua alimentazione sia sostenibile e sufficiente (ZH, JU, LITRA, Aktion Freiheit und Verantwortung) e i mezzi siano utilizzati in modo soddisfacente (ZH). Taluni (FR, VD, VS, Oustrail) auspicano che si trovi un buon equilibrio tra esercizio e mantenimento della qualità, da un lato, e ampliamento, dall'altro. Le FFS chiedono regole chiare per l'assegnazione dei mezzi alle imprese ferroviarie e sufficiente libertà di manovra per le imprese di trasporto, mentre l'Hupac esige un'analisi comparativa e indipendente, ad esempio da parte di un'autorità di vigilanza e regolazione per il settore ferroviario. L'UP auspica un esercizio in grado di coprire le spese, mentre l'Aktion Freiheit und Verantwortung è contraria a qualsiasi indebitamento. Per l'Unione città i principali problemi del traffico negli agglomerati non vengono risolti.



È **PARZIALMENTE** favorevole un'associazione mantello dell'economia, l'economiesuisse, che preferirebbe che l'infrastruttura ferroviaria venisse finanziata mediante il bilancio della Confederazione, pur dichiarandosi disposta ad accettare, alle condizioni previste, un fondo a tempo determinato.

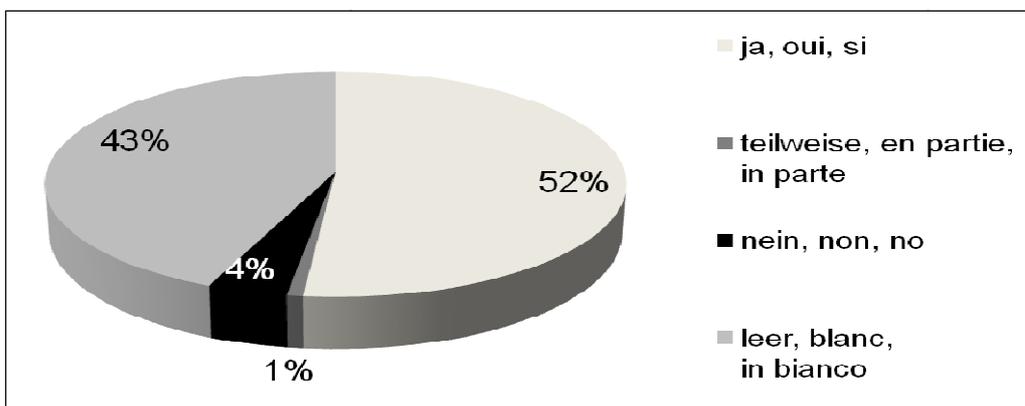
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 11 partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzÖVOZCH), due associazioni mantello dell'economia (USAM, CentrePatronal), sei organizzazioni interpellate e altre due prese di posizione.

Al posto del FInFer, CentrePatronal e TCS preferiscono un finanziamento speciale per il traffico ferroviario analogo a quello per il traffico stradale. L'ACS respinge il FInFer poiché alimentato a tempo indeterminato da fondi provenienti dal vettore strada. La StädteallianzÖVOZCH teme che, a causa di regole poco chiare, le FFS possano risanare le proprie finanze attingendo dai mezzi destinati all'ampliamento dell'infrastruttura e chiede che l'assegnazione dei fondi venga disciplinata a livello di legge. Secondo l'ASTAG un fondo creerebbe più problemi che benefici.

**d) Il progetto FAIF comprende anche una prima fase di interventi edili concreti. Condividete questa impostazione?**

**Tendenza generale**

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (64 su 70) accoglie favorevolmente una prima fase di interventi edili concreti nell'ambito del progetto FAIF. Altri cinque sono invece contrari soprattutto perché si oppongono al sovvenzionamento trasversale da parte del vettore strada.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 64 partecipanti: la CTP, 16 Cantoni (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB), quattro associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 20 organizzazioni e altre 15 prese di posizione.



L'UTP sottolinea che questa fase consente di evitare un vuoto tra i progetti FTP e STEP. SAB e VAP sono favorevoli a una prima tappa per facilitare la trasparenza.

Diversi partecipanti, pur favorevoli, manifestano comunque delle riserve in quanto ritengono in particolare che la prima fase sia incompleta, i crediti siano insufficienti e l'attuazione troppo lunga (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, VS, GE, JU, CTP, Verdi, Unione città, FRC, CITraPCH, FPC, ATA, Ouestrail, Comitato del San Gottardo, AllianzöVlni, acsi). Altri (PS, Verdi, pro natura, FPC, ATA, WWF) chiedono la definizione di obiettivi e tabelle di marcia vincolanti per le tappe successive. Taluni (SO in merito al Chestenberg, USS in generale) ritengono che le misure comprese nel programma SIF non debbano essere adeguate. Il PS chiede un pacchetto globale per almeno 20 anni che tenga conto delle misure previste dall'articolo 10 LSIF. Secondo Alpenini e Hupac i progetti nel traffico merci sono insufficienti e in generale tale traffico non è preso in debita considerazione. Secondo il PLR la scelta dei progetti e i criteri adottati non sono sufficientemente chiari. La CTPNWCH e il Komitee Pro Wisenberg chiedono progetti più equilibrati, mentre secondo l'ass.rout.VD l'entità dei progetti non deve essere aumentata.

Solamente un'associazione mantello dell'economia, l'economiesuisse, sostiene **PARZIALMENTE** il progetto di una prima fase di interventi edili concreti e reputa che il finanziamento possa essere regolato anche senza interventi concreti.

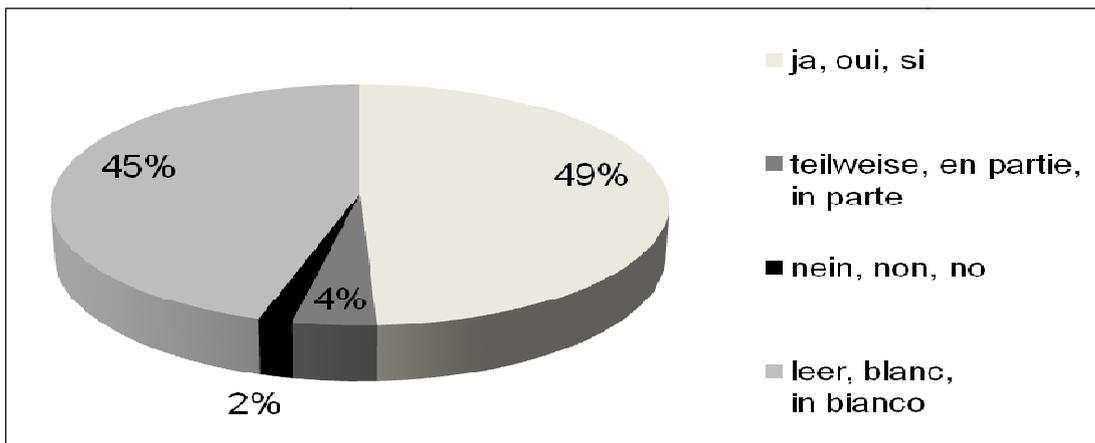
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** cinque partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), tre organizzazioni interpellate (ACS, FRS, auto-schweiz) e un altro partecipante. FRS e auto-schweiz respingono una prima fase a causa del sovvenzionamento trasversale da parte del vettore strada, la StädteallianzöVOZCH perché non condive le priorità fissate e le misure proposte. Secondo gli ambientalisti liberali del Cantone di San Gallo (UmweltfreisinnigenSG) sarebbe più facile realizzare un progetto separato.



## e) Rispetto a oggi il Fondo FInFer sarà alimentato da fondi supplementari. Condividete questa impostazione?

### Tendenza generale

La larga parte dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (61 su 68) è d'accordo che il FInFer sia alimentato da fondi supplementari; soltanto due interpellati sono contrari.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 61 partecipanti: la CTP, 15 Cantoni (BE, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, StädteallianzVOZCH), quattro associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organizzazioni interpellate e altre 15 prese di posizione.

Diversi partecipanti sottolineano che occorrono più fondi per ammodernare le infrastrutture (SEV, A-TA, WWF, Infra, AllianzöVIni), far fronte al fabbisogno corrente accertato (FFS) ed eliminare le carenze di capacità (StädteallianzVOZCH). Altri ritengono che, in caso contrario, i compiti della politica dei trasporti non potrebbero essere adempiuti (PS, Unione città, UTP) e che la mobilità vada promossa in modo intelligente (PLR).

Alcuni partecipanti vincolano lo stanziamento di fondi supplementari a precise condizioni: BL e la CTPNWCH chiedono di rinunciare all'imposizione di una partecipazione finanziaria dei Cantoni e GR auspica che la Confederazione stanzi più mezzi. La FPC non vuole aumentare più del dovuto il carico sugli utenti dei trasporti pubblici, mentre l'ass.rout.VD ritiene che debbano essere proprio i viaggiatori a coprire il finanziamento insieme al bilancio generale della Confederazione. Il PLR esige l'applicazione del freno all'indebitamento, mentre i Verdi auspicano un finanziamento del Fondo da fonti esistenti. transfair esprime delle riserve sulle fonti di finanziamento. BLS e Ouestrail chiedono maggiori mezzi in generale. Secondo il CentrePatronal la realizzazione non deve implicare nuove tasse o un aumento di quelle esistenti. L'Hupac sottolinea che il fabbisogno supplementare deve essere chiaramente attestabile e condivisibile; Travail.Suisse osserva che un miglioramento dell'efficienza non deve comportare un peggioramento delle condizioni di lavoro.



Sono **PARZIALMENTE** favorevoli cinque partecipanti: un Cantone (ZG), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB) e tre organizzazioni interpellate (FRS, VAP, auto-schweiz). Il SAB è contrario a una maggiore partecipazione dei Cantoni e alla forfetizzazione della deduzione per le spese di trasporto. ZG respinge diversi adeguamenti della Costituzione federale e della LFFS.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** due partecipanti: un'associazione mantello dell'economia (U-SAM) e un'organizzazione interpellata, l'UP, secondo cui occorre dapprima attuare misure di ottimizzazione e risparmio.

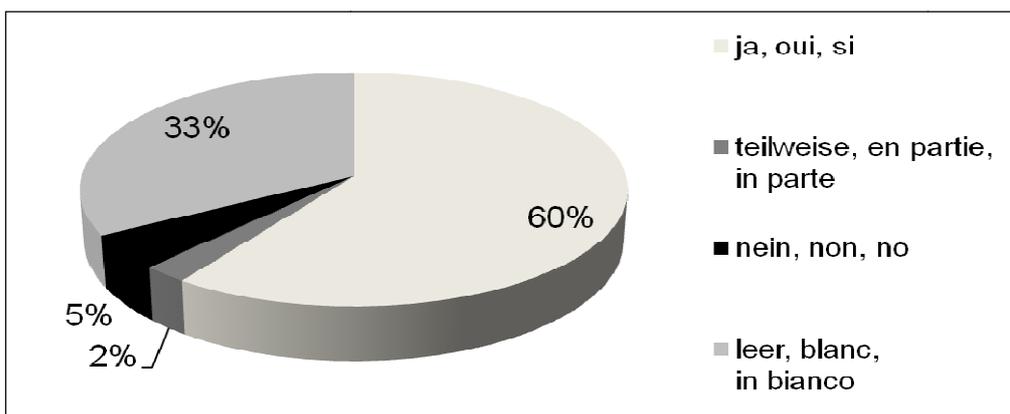
## 3.2 Finanziamento

### Punto 2 - Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)

**a) Questo fondo sarà destinato a finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e inoltre l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Condividete questa impostazione?**

#### Tendenza generale

La grande maggioranza di chi si è espresso a questo proposito (74 su 83) approva che il FInFer sia destinato a finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Sei partecipanti sono contrari soprattutto perché ritengono che i costi dell'esercizio e della manutenzione debbano essere sostenuti dagli utenti dell'infrastruttura.



#### In dettaglio

Hanno risposto **POSITIVAMENTE** 74 partecipanti: la CTP, 20 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), sei partiti (PPD, PLR, PS, PCS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, USS, Travail.Suisse), 20 organizzazioni interpellate e altre 20 prese di posizione.



Diversi partecipanti (PS, Verdi, FPC, ATA, AllianzöVIni) sono favorevoli soprattutto perché in tal modo il finanziamento risulterà più trasparente. Altri (Verdi, CDS) sottolineano che questa soluzione ha il vantaggio di consentire la definizione di un ordine di priorità. Il PS la condivide perché in tal modo il mantenimento della qualità non risulterà più svantaggiato e l'UTP perché, come per le strade nazionali, il finanziamento sarà assicurato da un'unica fonte.

Alcuni partecipanti avanzano richieste in merito al trattamento riservato da un lato all'esercizio e al mantenimento della qualità e dall'altro all'ampliamento. VD, VS e Unione città ritengono che occorra finanziare sia l'esercizio e il mantenimento della qualità che l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Allo stesso modo LITRA, CITraPCH, ATA e StädteallianzöVOZCH chiedono fondi sufficienti per evitare un'interruzione dello sviluppo e proseguire con gli ampliamenti aggiungendo che questi ultimi non devono essere messi in discussione a causa del fabbisogno di mezzi per l'esercizio e il mantenimento della qualità (GE, BLS, Unione città). Secondo LU le quote per esercizio e mantenimento della qualità da una parte e ampliamento dall'altra devono essere disciplinate nella LFinFer. Altri (UR, PLR, SAB, CDS) reputano che il Parlamento debba poter decidere annualmente sui prelievi dal fondo e sulla definizione delle priorità. GR auspica una parità di trattamento per le ferrovie private. I Verdi vogliono che la concorrenza per l'assegnazione dei fondi non vada a scapito dei collaboratori. Il *Conseil régional du district de Nyon* sottolinea che occorre dare la precedenza all'esercizio dell'infrastruttura e al traffico regionale viaggiatori e i progetti di ampliamento non devono pregiudicare le infrastrutture e l'offerta già esistenti. Per taluni (FRC, Aktion Freiheit und Verantwortung, Komitee pro Wiesenberg, acsi) è necessario un sistema di controllo volto a garantire la trasparenza. Secondo l'UP l'esercizio deve coprire le spese, mentre le FFS chiedono regole chiare per l'assegnazione dei fondi alle imprese di trasporto, che devono contare su un sufficiente margine di manovra, e reputano necessario attuare correttivi legislativi che consentano di sfruttare il potenziale di efficienza. Il Comitato del San Gottardo è contrario a centralizzare la competenza in materia di pianificazione presso la Confederazione e secondo l'USS il FInFer non deve assumersi i debiti del Fondo FTP.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli tre partecipanti: un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal), un'organizzazione interpellata (Hupac) e un'altra presa di posizione. Al posto della creazione di un fondo, CentrePatronal e ass.rout.VD ritengono più adeguato un finanziamento speciale per il traffico ferroviario analogo a quello per il traffico stradale. L'Hupac critica la mancanza di trasparenza dei costi e di incentivi volti a motivare i gestori dell'infrastruttura a migliorare l'efficienza.

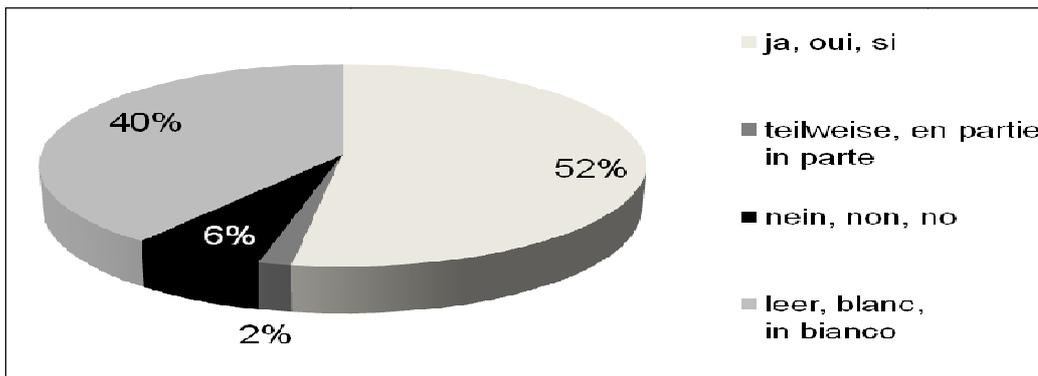
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sei partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), un'associazione mantello dell'economia (USAM) e quattro organizzazioni interpellate. Secondo taluni (USAM, ACS, FRS, auto-schweiz) l'esercizio e la manutenzione devono essere a carico di chi ne beneficia, mentre la StädteallianzöVOZCH teme che le FFS possano risanare le proprie finanze attingendo dai mezzi destinati all'ampliamento dell'infrastruttura e chiede una normativa chiara per l'assegnazione dei fondi.



**b) Approvate il fatto che questo fondo sia a tempo indeterminato? In caso contrario, quale scadenza proponete?**

**Tendenza generale**

La maggioranza dei partecipanti (65 su 75) giudica positivo il fatto che il FInFer sia a tempo indeterminato. Otto partecipanti sono invece contrari sia alla creazione del FInFer sia a una soluzione rigida per il finanziamento.



**In dettaglio**

Hanno risposto **POSITIVAMENTE** 65 partecipanti: la CTP, 19 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), quattro partiti (PPD, PS, Verdi, GLP), quattro associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB, StädteallianzöVOZCH), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 18 organizzazioni interpellate e altre 16 prese di posizione.

Diversi partecipanti (PS, Alpenini, StädteallianzöVOZCH) ritengono che a lunga scadenza occorra garantire un finanziamento sicuro. BL e CTPNWCH sono favorevoli perché un fondo a tempo indeterminato consente di disporre tempestivamente della liquidità necessaria e secondo la BLS di pianificare con certezza sul lungo termine. Alcuni (PS, Verdi, FPC, ATA, StädteallianzöVOZCH) auspicano che ciò non causi ritardi o rinvii degli investimenti. VD fa notare che saranno necessari diversi adeguamenti. Anche secondo la RhB la situazione deve essere verificata periodicamente.

Sono **PARZIALMENTE** d'accordo due organizzazioni (VAP, CDS) in quanto favorevoli a un fondo ma che potrebbe anche essere a tempo determinato.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** otto partecipanti: un partito (PLR), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, CentrePatronal), tre organizzazioni interpellate (FRS, auto-schweiz, TCS) e altri due partecipanti (ass.rout.VD, fer). economiesuisse è contraria alla definizione di un ordine di priorità o a una soluzione rigida a causa dell'evoluzione incerta della mobilità. In linea di principio FRS, auto-schweiz e TCS sono contrari al FInFer, ma, qualora tale fondo venga adottato, ritengono che la sua durata sia assolutamente da limitare.



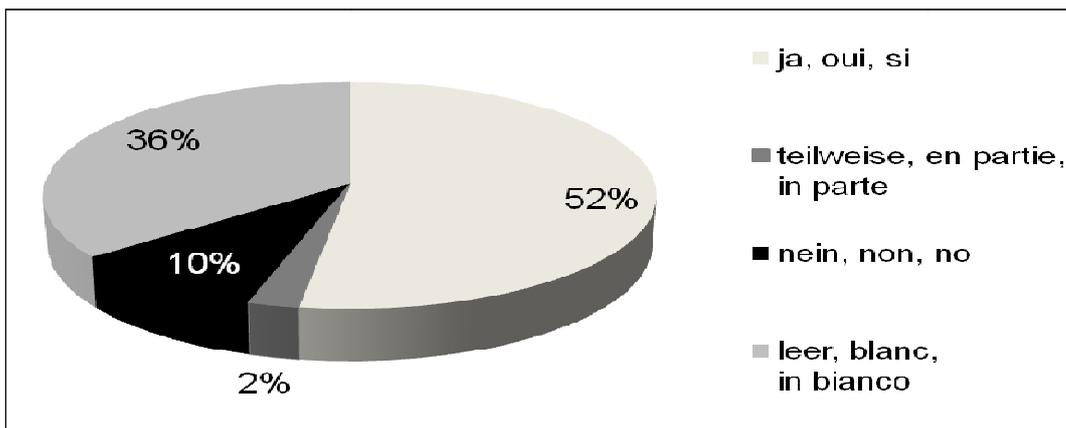
In merito alla durata del fondo, sono state fatte diverse proposte: fino al 2025 (fer) per la fase di ampliamento 2025, fino al 2030 (economiesuisse) o per 20 anni (PLR, CentrePatronal, ass.rout.VD).

### Punto 3 - Alimentazione del Fondo FInFer

#### a) Le attuali entrate del Fondo FTP continueranno ad alimentare nella stessa misura il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?

##### Tendenza generale

La maggioranza di chi si è espresso a questo proposito (65 su 80) è d'accordo di mantenere le stesse modalità di alimentazione del Fondo FTP anche per il Fondo FInFer. 15 partecipanti sono parzialmente o totalmente contrari, specialmente a causa dell'ulteriore utilizzo di fondi provenienti dal vettore strada e perché questo implica una sovvenzione trasversale a tempo indeterminato.



##### In dettaglio

Hanno risposto **POSITIVAMENTE** 65 partecipanti: la CTP, 18 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), quattro associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB, StädteallianzöVOZCH), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 19 organizzazioni interpellate e altre 15 prese di posizione.

Il PS è favorevole alla disponibilità senza più limiti di tempo dei mezzi, il VAP al loro impiego in modo globale per i vettori di trasporto. UR ritiene la questione piuttosto problematica perché i fondi del FInFer non verranno più utilizzati solamente per la politica di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. La CDS ritiene che l'ulteriore impiego dei fondi provenienti dal vettore strada presenti alcuni problemi ma sia di per sé inevitabile. Alcuni (PLR) chiedono un piano di finanziamento delle strade che non sottragga fondi supplementari a tale vettore (Associazione Comuni, SAB, UTP), che ponga un tetto al cofinanziamento da parte della circolazione stradale (Hupac) o che stabilizzi il sovvenzionamento trasversale (HKBB). Altri auspicano invece maggiori mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali (CITraPCH) o addirittura un suo aumento (UmweltfreisinnigenSG). FR chiede di rinunciare agli interessi sugli anticipi.



Sono **PARZIALMENTE** favorevoli tre partecipanti: un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal) e altri due. Il CentrePatronal e l'ass.rout.VD respingono l'ulteriore utilizzo dei mezzi previsti attualmente per coprire un quarto dei costi della NFTA, sostengono quello della TTPCP ma con riserve («sous forme de transfert d'une large proportion de la part fédérale de 2/3») e approvano quello dell'uno per mille dell'IVA. Anche la fer auspica che i mezzi provenienti dal vettore strada siano impiegati solo fino alla conclusione dei lavori per la NFTA.

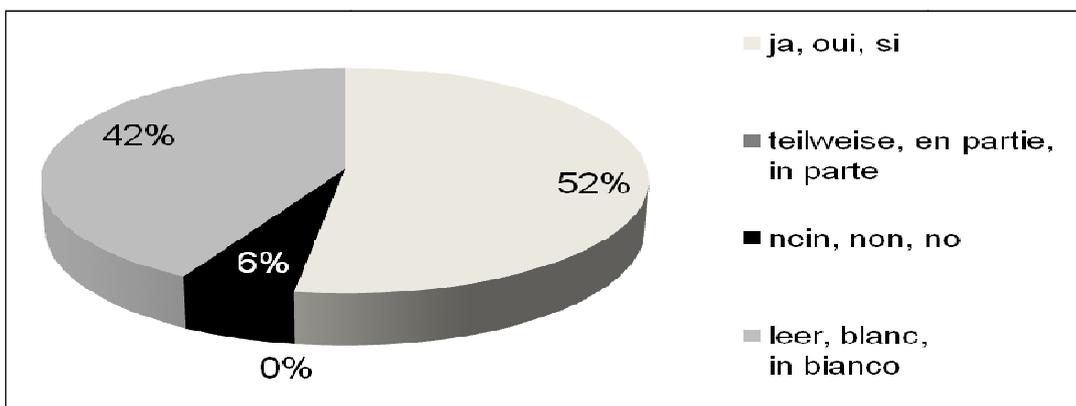
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 12 partecipanti: un partito (UDC), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM) e nove organizzazioni.

Il rifiuto è dovuto innanzitutto all'ulteriore utilizzo dei mezzi provenienti dal vettore strada e al sovvenzionamento trasversale a tempo indeterminato. L'UDC lo considera un trucco del DATEC ai danni degli automobilisti. economiesuisse osserva che alcuni membri sostengono la proposta del TCS che prevede il versamento del 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali al FInFer anziché, come sinora, al bilancio generale della Confederazione. FRS, TCS, auto-schweiz e FST chiedono che i mezzi finora destinati alla copertura di un quarto dei costi della NFTA tornino ad essere impiegati per il vettore strada e l'USAM che la stessa cosa avvenga con la TTPCP. economiesuisse e USAM sono pertanto contrari alla sostituzione del termine «circolazione stradale» con «trasporti terrestri» negli articoli 85 e 86 della Costituzione. ACS, UPSA, UP e ASTAG fanno notare che anche la circolazione stradale necessita di un finanziamento durevole. Secondo il KF si dovrebbe decidere di caso in caso senza introdurre a priori un allentamento generale della destinazione vincolata.

**b) I fondi del bilancio federale generale destinati a finanziare l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private alimenteranno il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?**

**Tendenza generale**

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (65 su 72) si dichiara favorevole a questa impostazione, anche se molti giudicano insufficiente il previsto contributo del bilancio federale generale. Sette prese di posizione sono contrarie perché respingono il FInFer oppure perché ritengono che i mezzi della Confederazione siano insufficienti.





## In dettaglio

Hanno risposto **POSITIVAMENTE** 65 partecipanti, nella fattispecie 16 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, FR, SO, BL, AR, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, StädteallianzVOZCH), cinque associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 21 organizzazioni interpellate e altre 15 prese di posizione.

La grande maggioranza dei partecipanti favorevoli ritiene troppo esiguo il previsto contributo di 2,2 miliardi di franchi l'anno provenienti dal bilancio federale generale e troppo bassa l'indicizzazione di tale importo.

Alcuni partecipanti (CITraPCH, FPC, ATA, WWF, StädteallianzVOZCH), pur considerando insufficienti i mezzi previsti, non precisano a quanto dovrebbero ammontare.

Altri avanzano proposte concrete: l'UTP auspica un importo annuo di 2,5 miliardi di franchi. Diversi partecipanti (BE, SZ, ZG, AR, GR, TG, JU, Unione città, Litra, VAP, CDS, SOB) chiedono un'indicizzazione del contributo della Confederazione del 4 anziché del 2,25 per cento (che corrisponde all'indice di rincaro delle opere ferroviarie e al 50 per cento della crescita del PIL). Taluni propongono tassi di crescita alternativi, ad esempio in rapporto al rincaro e alla crescita del PIL (ZH, Comitato del San Gottardo), al rincaro e all'incremento del valore dell'infrastruttura (TI), almeno nella misura della crescita del PIL (PPD, Verdi), al rincaro delle ferrovie, al PIL e all'aumento del traffico (FFS, SEV – crescita reale dello 0,5 %) o in base a un tasso di rincaro oggettivo (SO) o conforme all'utilizzo della rete, al volume di traffico, all'evoluzione economica e demografica (FST).

L'impiego dei fondi del bilancio federale a favore del FInFer viene vincolato ad altre condizioni; il VS ad esempio auspica un meccanismo più trasparente per il cofinanziamento delle ferrovie private, mentre per il PLR nessuna ferrovia deve risultare svantaggiata e la certezza della pianificazione va garantita. La BLS chiede l'armonizzazione delle regole per FFS e ferrovie private, ad esempio a livello di ammortamenti. La StädteallianzVOZCH chiede l'introduzione di criteri chiari per l'assegnazione dei mezzi, economiesuisse una crescita indicizzata a livello di legge. CentrePatronal e ass.rout.VD sono contrari allo stanziamento di nuovi fondi. Secondo l'UP l'esercizio deve coprire le spese.

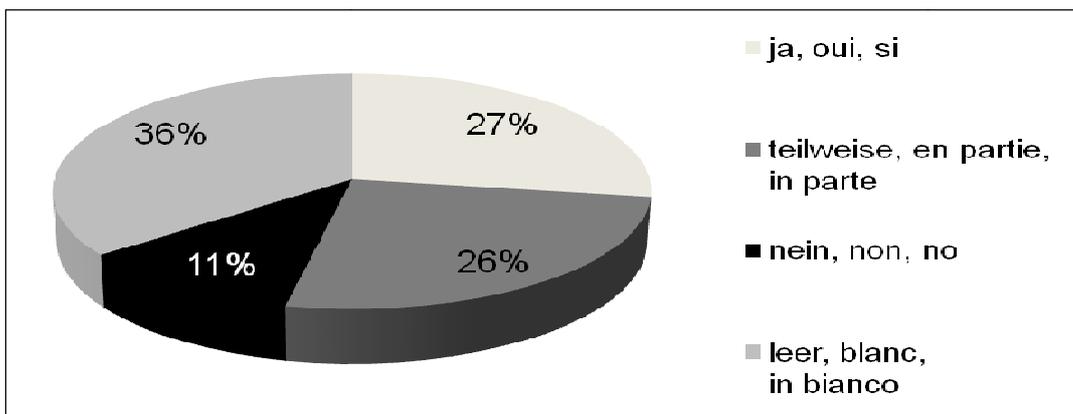
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** a questa impostazione sette partecipanti: la CTP, due Cantoni (ZG, GE), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB) e tre organizzazioni. Alcuni (ACS, FRS, auto-schweiz) sono contrari in quanto respingono il FInFer. Altri (CTP, ZG, GE, SAB) si oppongono per lo più perché considerano insufficienti i previsti contributi della Confederazione e perché secondo loro è necessaria una crescita più elevata (4 %). GE critica altresì la riduzione dei fondi per il risanamento fonico delle ferrovie.



## c1) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Aumento dei prezzi delle tracce

### Tendenza generale

Dalle 80 prese di posizione pervenute non emerge una posizione omogenea su questa domanda. 34 partecipanti approvano l'aumento dei prezzi delle tracce, 14 sono contrari e 32 parzialmente favorevoli. Lo scetticismo è in particolare dovuto all'entità dell'aumento e ai timori per gli effetti sulla ripartizione modale (tra trasporti pubblici e traffico motorizzato individuale). Diversi auspicano pertanto un aumento contenuto dei prezzi delle tracce.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 34 partecipanti: sette Cantoni (UR, OW, GL, ZG, VD, NE, GE), due partiti (UDC, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB, StädteallianzÖVOZCH), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, SSIC, CentrePatronal), dieci organizzazioni e altre otto prese di posizione.

I favorevoli sostengono l'aumento in parte in virtù del principio di causalità (GL, UDC) e ritengono che i clienti delle ferrovie debbano partecipare maggiormente e in modo duraturo al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (USAM), che il contributo degli utenti debba essere «sostanziale» anziché solo «adeguato» (ZG) o giudicano l'aumento insufficiente (CentrePatronal).

Altri chiedono misure accompagnatorie per garantire la competitività della ferrovia (UR), un'adeguata considerazione delle esigenze del traffico merci (economiesuisse), la rinuncia alla soppressione contemporanea di servizi e offerte (Associazione Comuni) e il simultaneo rincaro del traffico motorizzato individuale (TMI), senza eccessivi aumenti di prezzo nell'ambito dei trasporti pubblici (GLP, Alpenini). Secondo NE e VD l'aumento dei prezzi delle tracce non può essere addebitato totalmente ai clienti della ferrovia; è quindi necessario aumentare le indennità nel traffico regionale viaggiatori (TRV), che sarebbero in parte anche a carico della Confederazione.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli 32 partecipanti: la CTP, 11 Cantoni (BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU), due partiti (PPD, PLR), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città), dieci organizzazioni e altre sette prese di posizione.



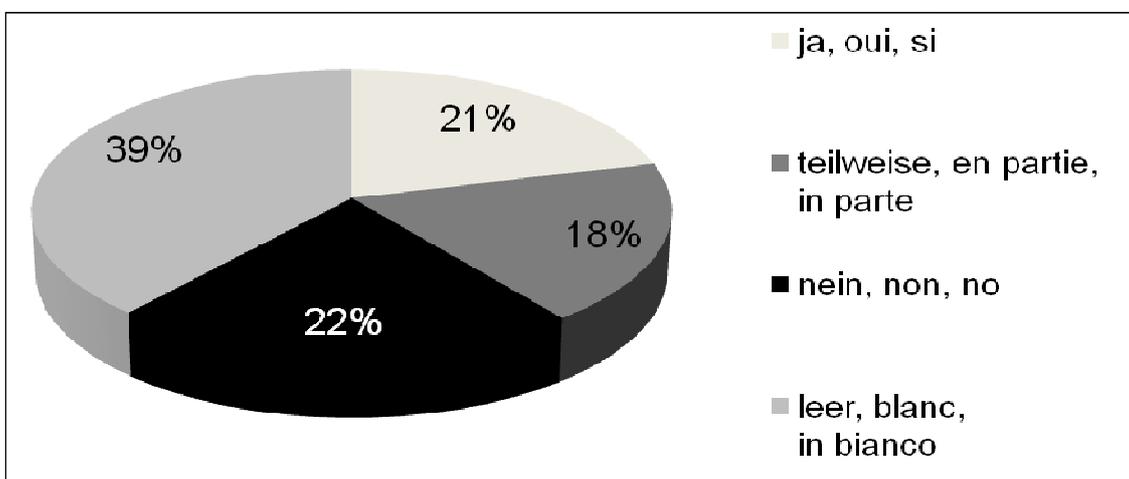
Molti (CTP, BE, SZ, FR, SO, AR, GR, AG, TG, TI, VS, JU, PPD, Posta, Litra, Oustrail) propongono di moderare l'aumento o di rinunciare alla seconda fase, soprattutto per evitare un ritrasferimento del traffico alla strada. L'UTP auspica un aumento di 150 milioni di franchi ripartito su cinque anni ed elabora corrispondenti scenari inerenti all'evoluzione dei prezzi. Secondo il PPD l'aumento delle tariffe di seconda classe non dovrebbe superare l'indice nazionale dei prezzi al consumo. Diversi partecipanti (PLR, Hupac, VAP e UP, CDS, HKBB, Komitee Pro Wisenberg, Aktion Freiheit und Verantwortung, Porti Renani Svizzeri) ritengono che l'aumento dei prezzi delle tracce debba essere limitato al traffico viaggiatori. Altri (Pro Ferrovia, WWF e pro natura) sono favorevoli soltanto se l'aumento riguarda anche il TMI. Secondo l'Unione città, gli utenti devono partecipare maggiormente al finanziamento della manutenzione e dell'esercizio ma non a quello dell'ampliamento; essa auspica inoltre un incremento coordinato dei prezzi dei trasporti (strada e trasporti pubblici) e la rinuncia a un sovvenzionamento trasversale dal traffico locale all'infrastruttura ferroviaria.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 14 partecipanti: un Cantone (ZH), tre partiti (PS, PCS, Verdi), due associazioni mantello dell'economia (USS, Travail.Suisse), sei organizzazioni e altre due prese di posizione. Secondo molti di loro (PS, PCS, Verdi, Travail.Suisse, CITraPCH) la soluzione proposta penalizza i trasporti pubblici e stimola gli utenti ad utilizzare veicoli privati anziché la ferrovia. Diversi (SEV, FPC, ATA, AllianzöVlni) chiedono un corrispondente aumento delle tariffe per il TMI. ZH fa notare che gli utenti sono già chiamati a coprire l'aumento dei costi nel settore dei trasporti.

## c2) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto a livello di imposta federale diretta

### Tendenza generale

L'importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto dall'imposta federale diretta quale nuova fonte di finanziamento divide in tre gruppi più o meno equivalenti i 76 partecipanti che si sono espressi a tale proposito: una parte lo appoggia (26), una lo sostiene parzialmente (23) e un'altra lo respinge (27). La grande maggioranza delle prese di posizione chiede una limitazione più moderata di tale deduzione.





## In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 26 partecipanti: sette Cantoni (OW, ZG, SO, BS, AG, TG, GE), un partito (GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città), un'associazione mantello dell'economia (Travail.Suisse), dieci organizzazioni e altre sei prese di posizione.

Mentre il GLP è per l'abolizione completa della deduzione per le spese di trasporto in quanto il pendolarismo non deve essere sovvenzionato, diversi partecipanti chiedono di valutare una variante più moderata. Secondo Unione città, Travail.Suisse e WWF occorrerebbe ad esempio esaminare una deduzione più alta (ca. 3000 fr.). ZG appoggia la misura aggiungendo che anche i canoni di affitto elevati non sono detraibili dall'imposta e auspica tuttavia un limite più alto, pari ad esempio a 1500 franchi.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli 23 partecipanti: la CTP, cinque Cantoni (BE, TI, VS, NE, JU), due partiti (PPD, Verdi), un'associazione mantello dell'economia (USS), nove organizzazioni e altre cinque prese di posizione.

Molti partecipanti auspicano soluzioni più moderate. Alcuni (PPD, CTP, BE, JU, USS, FRC, Litra, CI-TraPCH, SEV, FPC, transfair, ATA, Ouestrail, Infra, AllianzöVlni, acsi, RhB, Verdi) si esprimono a favore di una deduzione maggiore (ad es. equivalente ai costi di un abbonamento generale di seconda classe o 3000 fr.). NE teme che questa soluzione possa produrre un ulteriore aumento della popolazione nei centri urbani. Altri propongono soluzioni diverse: VS suggerisce una procedura a tappe e importi differenziati (1600 fr. negli agglomerati e 3300 fr. nelle altre regioni dal 2013 e 800 fr. negli agglomerati e 1600 fr. nelle altre regioni dal 2018). Anche TI richiama l'attenzione sulla situazione nelle regioni periferiche, mentre l'Alpenini auspica una graduazione in funzione della densità della rete di trasporti pubblici. Secondo i Verdi occorre invece abolire di principio le agevolazioni fiscali che promuovono un comportamento antieconomico, ma le maggiori entrate non devono servire unicamente a finanziare l'ampliamento dei trasporti pubblici.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 27 partecipanti: otto Cantoni (ZH, UR, SZ, FR, AR, AI, GR, VD), tre partiti (PLR, PS, UDC), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB), cinque associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, Unione svizzera degli imprenditori, SSIC, CentrePatronal), sei organizzazioni e altre tre prese di posizione (tra cui ATA, AllianzöVlni).

Diversi partecipanti (UDC, USAM, Unione svizzera degli imprenditori, PS) sostengono che una simile forfetizzazione è in contraddizione con le esigenze del mercato del lavoro e in particolare con la flessibilità. UDC, ACS e TCS ritengono che questa soluzione penalizzi i pendolari che si spostano con l'automobile, soprattutto coloro che provengono dalle regioni rurali. Secondo economiesuisse questa misura causa un aumento delle aliquote fiscali e quindi dell'imposizione; anche ZH è preoccupato delle relative ripercussioni sul sistema fiscale e sul diritto tributario. UR, AI, GR e USAM reputano che con questa soluzione risultino discriminate le regioni periferiche. Secondo il PS l'obiettivo andrebbe promosso con misure di pianificazione del territorio. FR e VD approvano la misura a condizione che la

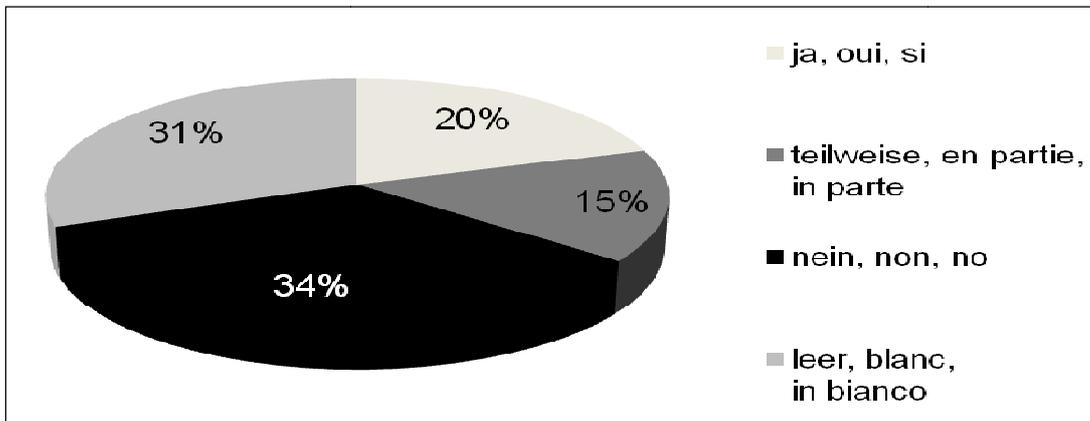


deduzione sia aumentata (3000-3500 fr.). La HKBB si dichiara favorevole a un impiego a destinazione vincolata delle entrate a favore della strada e della ferrovia in base al principio dell'utilizzo dei vettori.

### c3) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte? Contributo dei Cantoni

#### Tendenza generale

Anche il contributo dei Cantoni al FInFer non fa l'unanimità. 25 degli 86 partecipanti danno una risposta POSITIVA, 42 una NEGATIVA e 19 assumono una posizione INTERMEDIA. Quasi tutti i Cantoni interessati sono contrari al contributo, così come la maggior parte dei partiti. Nel complesso le posizioni favorevoli e parzialmente favorevoli equivalgono a quelle contrarie. Si chiede soprattutto che i Cantoni abbiano voce in capitolo nella pianificazione e che la Confederazione contribuisca maggiormente in termini finanziari.



#### In dettaglio

Si vedano al riguardo anche le risposte alle domande 4b e 4c sul contributo dei Cantoni.

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 25 partecipanti: due partiti (PPD, UDC), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, Travail.Suisse, CentrePatronal), dieci organizzazioni e altre nove prese di posizione.

Oltre all'UP, che si pronuncia esplicitamente a favore dei contributi dei Cantoni, diversi partecipanti (PPD, CentrePatronal, Comitato del Lötschberg, HKBB, ass.rout.VD, UmweltfreisinnigenSG) chiedono che i Cantoni abbiano voce in capitolo e che venga trovata un'intesa con gli stessi, oppure che i contributi siano correlati a progetti concreti.

Sono **PARZIALMENTE** d'accordo 19 partecipanti: due Cantoni (VS, NE), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, StädteallianzVOZCH), un'associazione mantello dell'economia (USS), dieci organizzazioni e altre quattro prese di posizione.

Alcuni partecipanti sono favorevoli a determinate condizioni. Diversi auspicano una maggiore partecipazione anche da parte della Confederazione (Unione città, pro natura, FPC, ATA, WWF, AllianzöVI-



ni), l'introduzione di un importo più contenuto (UTP, FRC, VS, NE, FRC, Litra, Oustrail, asci), il consenso dei Cantoni (ACS, Litra, FRS, auto-schweiz, Komitee Pro Wisenberg), il coinvolgimento dei Comuni nella pianificazione (Unione città) o la compatibilità con la NPC (ACS, FRS, auto-schweiz). L'USS ritiene che un simile approccio possa compromettere il progetto FAIF.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 42 partecipanti: la CTP, 22 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU), cinque partiti (PLR, PS, PCS, Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB), un'associazione mantello dell'economia (USAM), cinque organizzazioni e altre sei prese di posizione.

Le risposte negative sono in parte motivate con l'impossibilità di avere voce in capitolo (GLP, CTP, BE, GL, FR, SO, BL, AR, AI, GR, AG, Associazione Comuni, KF, Comitato del San Gottardo), il pericolo di compensazioni nel traffico regionale viaggiatori (UR, VD, Posta, SEV) o in riferimento alla NPC (BL, GL, ZG, TG). Il PLR rimanda ai principi della NPC ritenendo che i Cantoni sostengano già finanziariamente il traffico regionale. Il PS teme che una nuova ripartizione delle entrate possa avere ripercussioni negative sull'intero sistema dei trasporti pubblici, mentre il PCS paventa squilibri tra le regioni. Al posto di un contributo, i Verdi ritengono più adeguata una riduzione della quota cantonale sulle entrate della TTPCP e ZH è maggiormente a favore di contributi cantonali per ampliamenti concreti del TRV. Diversi Cantoni (NW, OW, LU, SG, CTPZCH) ritengono che la Confederazione non adempia sufficientemente ai propri obblighi nel TRV o si sentono già svantaggiati.

#### **d) Nel caso in cui abbiate risposto in modo negativo a una o più domande, quali fonti di alimentazione alternative preferireste?**

##### **Tendenza generale**

76 partecipanti suggeriscono altre fonti di finanziamento. La maggioranza auspica una maggiore partecipazione della Confederazione specificando diverse misure di finanziamento (tra cui la proroga o rinuncia al pagamento degli interessi o la cancellazione del debito del Fondo FTP, un aumento dell'IVA o la rinuncia all'imposizione delle entrate, un aumento dell'imposta sugli oli minerali o della relativa quota). Alcuni partecipanti chiedono una maggiore partecipazione degli utenti o un aumento dell'efficienza.

##### **In dettaglio**

Fonti di finanziamento alternative sono state proposte dalla CTP, da 21 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, AR, SG, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), da sei partiti (PPD, PLR, PS, UDC, Verdi, GLP), da quattro associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB, AllianzöVlni), da sei associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), da 24 organizzazioni interpellate e da 14 altre prese di posizione.

Le fonti di finanziamento alternative proposte sono indicate di seguito.

##### *Maggiore partecipazione della Confederazione*



- Modifica del regolamento del Fondo FTP: la CTP, quasi tutti i Cantoni (rinuncia al pagamento degli interessi sui debiti del FTP, proroga del termine di rimborso dei debiti del FTP o liquidazione parziale degli stessi), PS (liquidazione dei debiti), Verdi (rinuncia al pagamento degli interessi sui debiti e parziale liquidazione dei debiti), StädteallianzÖVOZCH, USS (liquidazione dei debiti), Alpenini (rinuncia al rimborso), BLS, Litra, pro natura e SEV.
- Fondi supplementari provenienti dall'IVA: i Verdi auspicano un ulteriore uno per mille dell'IVA, eventualmente differenziato per intensità di trasporto. Anche i Cantoni TI, VD e VS propongono un ulteriore uno per mille dell'IVA, ma limitato nel tempo. Diversi (BE, ZG, BLS, Litra, FFS) chiedono che i contributi dei Cantoni e della Confederazione a favore dell'infrastruttura siano esentati dalla deduzione dell'imposta precedente. Il SAB e la Litra si pronunciano generalmente per un aumento dei fondi provenienti dall'IVA.
- Quota più elevata dell'imposta sugli oli minerali: quote maggiori sono in generale richieste da GLP, USS, Travail.Suisse, Alpenini, pro natura e SEV. Il PS chiede un aumento dell'imposta sugli oli minerali pari a 8 ct./l, i Verdi del 15 per cento. Il CentrePatronal auspica un versamento del 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali al FInFer anziché, come sinora, al bilancio generale della Confederazione.
- Imposte sugli utili delle aziende: PS e SEV chiedono un aumento compreso fra l'8,5 e il 9,1 per cento.
- Versement transport: USS, Alpenini, SEV
- Aumento generale dei fondi stanziati dalla Confederazione: CentrePatronal, Alpenini
- Indicizzazione dei fondi del bilancio generale della Confederazione conformemente alla crescita reale della mobilità e al rincaro: PLR
- Finanziamento speciale per il traffico ferroviario pari a 300 milioni di franchi tramite fondi della Confederazione: PPD
- TTPCP per gli autotiratori: Alpenini
- Borsa dei transiti alpini: Alpenini

Maggiore partecipazione degli utenti: il PS chiede di valutare l'adozione a lungo termine di un sistema di pedaggi sulla mobilità (mobility pricing). PLR e UDC pongono l'accento sul principio di causalità. Secondo la SSIC i costi dovrebbero essere maggiormente a carico degli utenti dei trasporti pubblici e non di quelli del TMI e delle imprese di trasporto. Il CentrePatronal auspica un aumento del prezzo delle tracce. Anche l'UP si esprime in tal senso.

Contributi dei Cantoni: i Verdi chiedono di ridurre gli introiti della TTPCP per i Cantoni, il GLP di rinunciare alla deduzione delle spese di trasporto per i Cantoni.

Contributo dell'UE: richiesta del SAB

Riduzione dei costi: mediante un miglioramento dell'efficienza (PLR, PS che precisa che tale aumento non deve andare a scapito delle condizioni lavorative, Verdi [ottimizzazione dei progetti, ma non a scapito dei lavoratori], SAB, CentrePatronal [ottimizzazione presso le FFS], UP). A tale proposito il SAB cita le autorità di regolazione, le FFS propongono agevolazioni a livello legislativo in settori quali



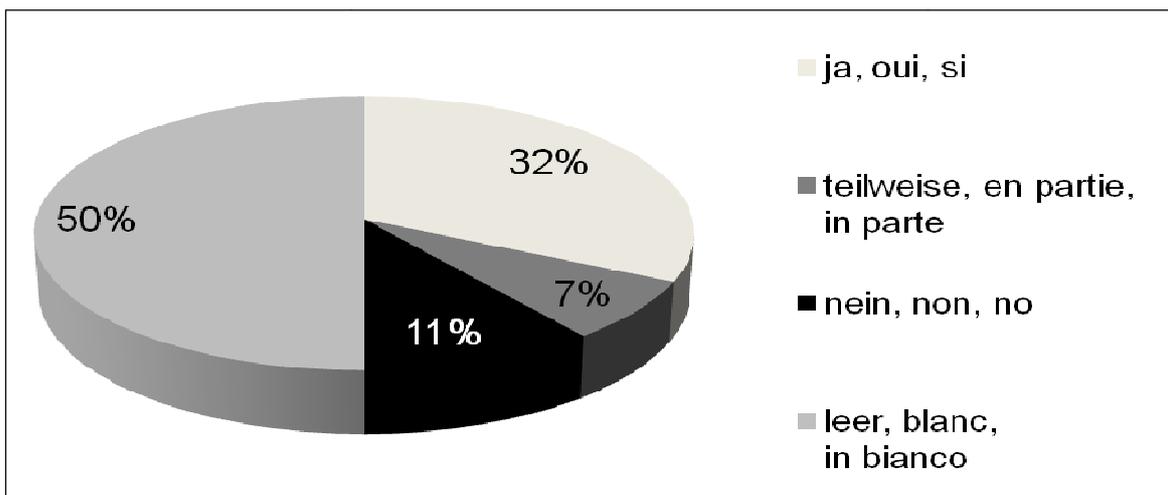
la tutela dei monumenti storici, le procedure doganali, l'obbligo di responsabilità civile per chi possiede un veicolo.

#### Punto 4 - Effetti sui Cantoni

**a) Con i mezzi del Fondo saranno finanziati completamente anche progetti di ampliamento destinati soprattutto al trasporto negli agglomerati; in tal modo i Cantoni beneficerebbero indirettamente di uno sgravio. Condividete questa impostazione?**

##### Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti che si sono espressi a questo proposito (40 su 62) è favorevole al finanziamento dei progetti d'agglomerato per mezzo del FInFer. Una minoranza (9) è solo parzialmente a favore, mentre 13 prese di posizione respingono il finanziamento di questi progetti rimandando soprattutto all'attuale Fondo infrastrutturale che prevede una partecipazione corrispondente dei Cantoni.



##### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 40 partecipanti: 12 Cantoni (BE, LU, GL, ZG, FR, SO, BL, TI, VD, NE, GE, JU), tre partiti (PPD, PS, GLP), tre associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, Travail.Suisse), 13 organizzazioni interpellate e altre nove prese di posizione.

L'appoggio a tale impostazione si motiva con il fatto che l'infrastruttura non sarebbe utilizzata solo dal traffico di agglomerato (LU, BL) e gli ampliamenti contribuirebbero quindi a decongestionare l'intera rete (PS, BLS, ATA, Comitato del Lötschberg, CTPNWCH). Il GLP sottolinea che questa soluzione è utile per garantire il coordinamento tra progetti del traffico d'agglomerato e quelli del traffico a lunga distanza. Alcuni partecipanti (BE, FR, GE, Litra, WWF, ATA, Ouestrail, AllianzöVlni) ritengono che occorra chiarire meglio le interfacce tra FInFer e Fondo infrastrutturale. L'UTP giudica arbitraria la distinzione nella pratica poiché la valutazione dei progetti dovrebbe piuttosto basarsi sul relativo rapporto costi-benefici. SO ritiene che i contributi del FInFer non costituiscano un aiuto e che si possa



anche mantenere il modello attuale senza contributi a tale fondo. NE è dell'avviso che dovrebbe essere adeguato anche il finanziamento delle ferrovie private. economiesuisse auspica una compensazione degli sgravi finanziari o riduzioni fiscali. Alpenini osserva che negli agglomerati occorre garantire sufficienti capacità anche per il traffico merci. Secondo la CDS i Cantoni dovrebbero contribuire ai progetti in base a una chiave di ripartizione adeguata.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli nove partecipanti: la CTP, tre Cantoni (GR, AG, VS), un partito (Verdi), un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal), due organizzazioni (UP, FFS) e un'altra presa di posizione (ass.rout.VD).

L'UP ritiene che occorra adottare una visione globale. Secondo la CTP, i Verdi e l'UP la distinzione tra FInFer e Fondo infrastrutturale non è sufficientemente chiara. La CTP teme inoltre problemi di coordinamento e rileva che i Cantoni potrebbero essere più propensi a partecipare al Fondo infrastrutturale in funzione dei singoli progetti, piuttosto che versare contributi forfettari nel FInFer. Anche GR e AG preferirebbero partecipare finanziariamente agli ampliamenti concreti del traffico regionale, in base a regole chiare, anziché versare contributi al FInFer. I Verdi sono favorevoli a una tale regolamentazione solo per gli agglomerati densamente popolati e se i benefici vanno a favore dell'intera rete. CentrePatronal e UP ritengono che i Cantoni debbano continuare a partecipare ai finanziamenti e lo sgravio vada compensato con versamenti al FInFer. Secondo le FFS i progetti d'agglomerato devono soddisfare determinati criteri come, ad esempio, eliminare le insufficienze di capacità, creare benefici per i clienti, essere redditizi.

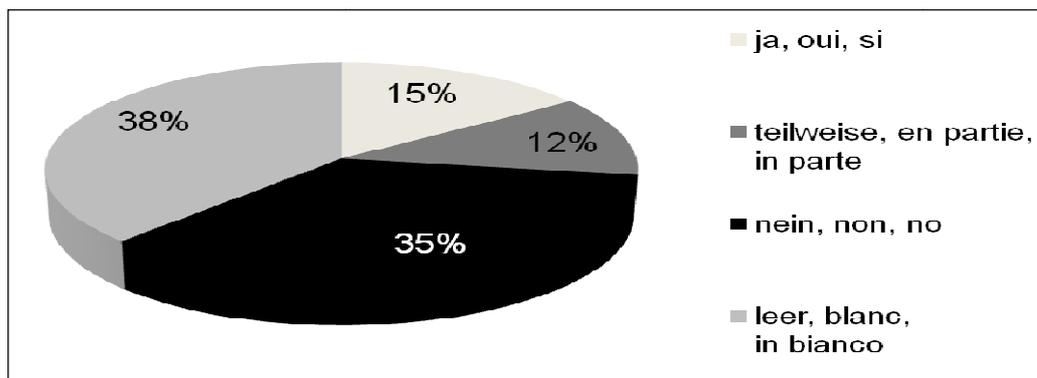
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 13 partecipanti: due Cantoni (UR, SZ), un partito (PLR), quattro associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB, StädteallianzöVOZCH), cinque organizzazioni (VAP, CITraPCH, auto-schweiz, FRS, ACS) e un'altra presa di posizione (Komitee Pro Wisenberg). Il rifiuto è motivato soprattutto dal fatto che al finanziamento dei progetti del traffico d'agglomerato è destinato in primo luogo il Fondo infrastrutturale (UR, PLR, Associazione Comuni, SAB, ACS, CITraPCH, FRS, VAP, auto-schweiz, Komitee Pro Wisenberg). Singoli partecipanti alla consultazione propongono di potenziare il Fondo infrastrutturale e di consolidarlo sul lungo periodo (Unione città, StädteallianzöVOZCH), mentre SZ auspica, anche per il futuro, un finanziamento misto in base a criteri ben definiti.



**b) Per i Cantoni è previsto il versamento nel Fondo FlnFer di un contributo annuo di circa 300 milioni di franchi. Condivide questa proposta?**

**Tendenza generale**

Hanno risposto in modo POSITIVO 19 partecipanti su 77; 15 condividono PARZIALMENTE la proposta e 43 la respingono. Nel complesso le prese di posizione contrarie predominano su quelle totalmente o parzialmente favorevoli. Il rifiuto dei Cantoni e dei partiti è dovuto essenzialmente all'impossibilità di avere voce in capitolo.



**In dettaglio**

Si veda inoltre l'analisi delle risposte alle domande 3c<sup>3</sup> e 4c.

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 19 partecipanti: un partito (PPD), tre associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, Travail.Suisse, CentrePatronal), sette organizzazioni e altre otto prese di posizione.

Secondo il PPD i Cantoni devono essere consultati prima dell'approvazione del messaggio, mentre CentrePatronal e altri partecipanti chiedono che i Cantoni abbiano voce in capitolo e che i contributi siano correlati a progetti concreti volti a portare benefici al relativo Cantone. L'Alpenini ritiene di per sé giustificato un contributo dei Cantoni, ma occorre trovare una soluzione nel quadro della NPC. BLS e SOB sono favorevoli a condizione che la Confederazione si faccia carico del finanziamento dell'infrastruttura delle ferrovie private e la RhB a condizione che ciò avvenga nel quadro delle attuali partecipazioni e di avere voce in capitolo. Secondo l'Infra il finanziamento va chiarito con i Cantoni in funzione delle prestazioni del FlnFer per Cantoni e agglomerati.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli 15 partecipanti: un Cantone (NE), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città), un'associazione mantello dell'economia (USS), nove organizzazioni e altre tre prese di posizione.

FRS, ACS e auto-schweiz si dichiarano a favore a condizione che lo siano anche i Cantoni e che questa impostazione sia compatibile con la NPC. Il Komitee Pro Wisenberg condivide la proposta se i Cantoni possono trarne dei benefici e viene loro garantito il diritto di avere voce in capitolo. Diversi



partecipanti esigono un maggiore contributo della Confederazione. NE chiede che l'importo venga suddiviso in due parti di 150 milioni di franchi tra Confederazione e Cantoni. L'Unione città auspica un maggiore coinvolgimento finanziario della Confederazione e la possibilità di avere voce in capitolo anche per i Comuni. Secondo FRC e acsi il contributo deve essere ridotto per i Cantoni e aumentato per la Confederazione. Anche ATA, WWF, pro natura e AllianzöVni auspicano una maggiore partecipazione della Confederazione. Secondo la Litra occorre condurre trattative al riguardo.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 43 partecipanti: la CTP, 23 Cantoni (ossia tutti i Cantoni salvo NE, BS e SH, che non si sono espressi), quattro partiti (PLR, PS, I Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB, StädteallianzöVOZCH), un'associazione mantello dell'economia (SSIC), cinque organizzazioni e altre sei prese di posizione.

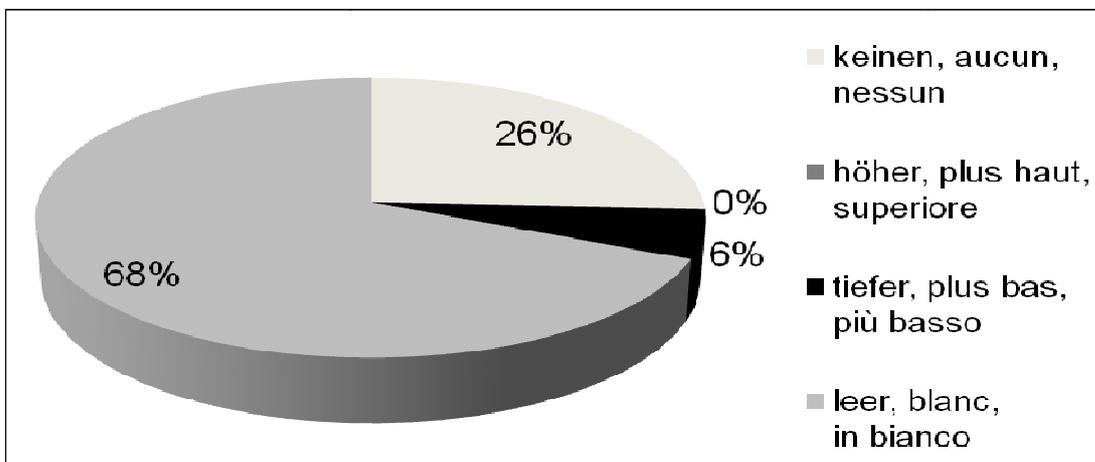
La StädteallianzöVOZCH, LU, SZ, GL, ZG, fer, CITraPCH e diversi gruppi d'interesse della Svizzera centrale (Komitee Tiefbahnhof LU, LuzernPlus, IHKZCH) ritengono più adeguati dei contributi in funzione dei singoli progetti o il cofinanziamento degli ampliamenti negli agglomerati e, aggiunge la fer, senza la definizione di un importo fisso. TG si dichiara disposto ad accettare un finanziamento congiunto, basato su chiare regole, dei progetti di ampliamento della rete celere regionale (S-Bahn) e nell'ambito del TRV. FR considera l'importo troppo elevato, ZG e PLR si oppongono all'applicazione di un importo generale e GE e BL reclamano il diritto di pronunciarsi per i Cantoni. Il PS teme una ridistribuzione delle risorse cantonali con conseguenze negative per l'intero sistema dei trasporti pubblici. GLP ritiene che i Cantoni si fanno già carico di costi elevati e una loro partecipazione finanziaria dovrebbe assolutamente essere vincolata, a livello legislativo, al diritto di avere voce in capitolo. I Verdi chiedono invece una riduzione della quota dei Cantoni proveniente dagli introiti della TTPCP (attualmente pari a 450 milioni di franchi).



**c) In caso di risposta negativa: ritenete che i Cantoni dovrebbero versare un contributo più alto o più basso? O non versare alcun contributo?**

**Tendenza generale**

32 delle 39 prese di posizione pervenute a questo proposito si oppongono al versamento di un contributo, mentre per le restanti sette esso deve essere inferiore. Salvo un'eccezione, i Cantoni sono nettamente contrari a un contributo, soprattutto a uno forfettario. Oltre a un importo più contenuto, alcuni partecipanti propongono un'alternativa; nessuno sostiene invece una partecipazione cantonale più elevata.



**In dettaglio**

Si veda inoltre l'analisi delle risposte alle domande 3c<sup>3</sup> e 4b.

32 partecipanti ritengono che i Cantoni non dovrebbero versare **ALCUN** contributo, si tratta nella fattispecie di 21 Cantoni (ossia tutti i Cantoni salvo SH, AI, SG e BL, che non si sono espressi), due partiti (PLR, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB), cinque organizzazioni (Posta, CITraPCH, Pro Ferrovia, SEV, Comitato del Lötschberg) e la fer.

Il PLR e il SAB ricordano che i Cantoni devono già sopperire ai bisogni del traffico locale e regionale e che non vanno messi in discussione i principi della NPC. Anche UR reputa che un contributo da parte dei Cantoni comprometterebbe il bilancio globale della NPC. BE è contrario a nuovi oneri per i Cantoni e chiede di avere voce in capitolo. Per FR un contributo dei Cantoni entrerebbe in linea di conto soltanto se venissero finanziate anche le ferrovie private. BL e AG si oppongono a un importo forfettario e VD è favorevole a un cofinanziamento delle infrastrutture del TRV. Il VS è contrario al versamento di un contributo almeno per i primi cinque anni. Il Comitato del Lötschberg auspica di avere voce in capitolo nelle decisioni.



Sette partecipanti sono disposti ad accettare un contributo **PIÙ BASSO**: un Cantone (NE), tre organizzazioni (FRC, Litra, UTP) e altre tre prese di posizione (RhB, Ouestrail, asci). La Litra propone un importo di 200 milioni di franchi, l'UTP di 150 milioni e Ouestrail di 100 milioni.

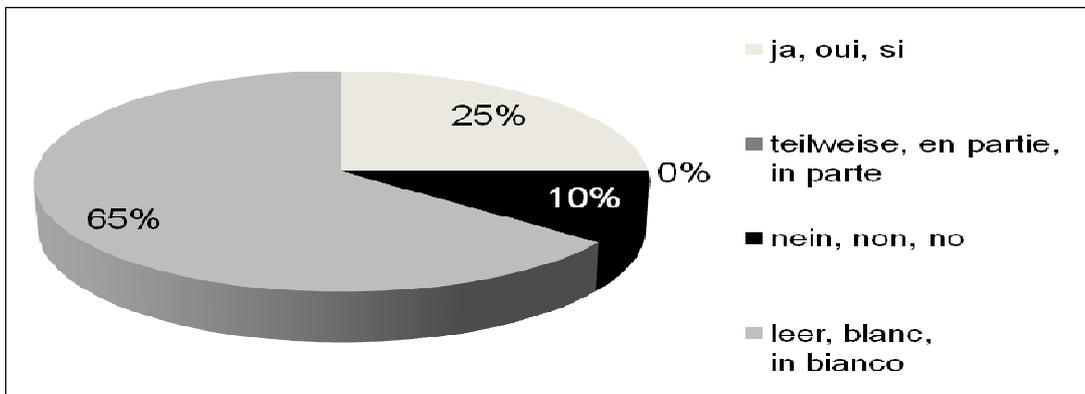
Nessun partecipante si è espresso a favore di un contributo **PIÙ ALTO**.

Diversi partecipanti non hanno assunto una posizione chiara, ma si sono limitati a fare alcune osservazioni: per il PS un contributo più alto può essere preso in considerazione se anche quello della Confederazione venisse adeguato. I Verdi osservano che lo stesso importo potrebbe essere conseguito con la riduzione proposta per la quota cantonale della TTPCP. L'USS ricorda che l'entità della partecipazione deve essere negoziata con i Cantoni. FRS, NSA e ACS auspicano un importo proporzionato ai benefici.

#### d) Il contributo dei Cantoni sarà definito in base a una determinata chiave di ripartizione. Approvate questa proposta?

##### Tendenza generale

Su 44 partecipanti che si sono espressi in merito a questa proposta, 31 si sono dichiarati favorevoli e 13 contrari. Si sono pronunciati su questa proposta circa la metà dei Cantoni: la maggioranza è contraria a una chiave di ripartizione, mentre una minoranza sarebbe disposta ad accettarla.



##### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 31 partecipanti: cinque Cantoni (FR, SO, GR, VS, NE), un partito (GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città), tutte e quattro le associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, Travail.Suisse, Centre-Patronal), 12 organizzazioni e altre otto prese di posizione.

economiesuisse sottolinea che il miglioramento dell'offerta va anche a beneficio di Cantoni e Comuni. Secondo GR una chiave di ripartizione concreta costituisce la base per una discussione a livello politico. VS auspica un dibattito preliminare tra Confederazione e Cantoni. L'ACS propone un contributo proporzionato ai benefici. Secondo la SEV una determinata chiave di ripartizione va applicata se assolutamente necessario, mentre la fer la ritiene giustificata qualora i Cantoni avessero delle richieste.



Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 13 partecipanti: nove Cantoni (ZH, LU, SZ, GL, ZG, BL, TG, VD, GE), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Städteallianz-VOZCH), due organizzazioni e un'altra presa di posizione.

Nessun partecipante si è dichiarato **PARZIALMENTE** favorevole.

### e) Secondo voi, con quale chiave di ripartizione si potrà tener conto in modo ottimale dei benefici per i vari Cantoni?

#### Tendenza generale

Poiché in generale l'importo forfettario non è accettato, hanno risposto a questa domanda solo 50 partecipanti, tra cui 14 Cantoni. Diversi ritengono che per definire una chiave di ripartizione occorra coinvolgere i Cantoni. Le proposte per una tale chiave sono estremamente divergenti. Il numero di abitanti e la lunghezza della tratta raccolgono il maggior consenso.

#### In dettaglio

Le chiavi di ripartizione proposte sono ritenute poco adeguate da diversi partecipanti (PS, CTP, SZ, AG,GR). Taluni (BE, VS, FR, PS, Unione città, USS, SEV, transfair, RhB, Ouestrail) chiedono di fissarne una in collaborazione con i Cantoni. L'UTP auspica l'applicazione della chiave che ha ottenuto il maggior consenso tra i Cantoni. Diversi partecipanti sono favorevoli a una soluzione semplice e pragmatica. L'UP e la fer desiderano una chiave in funzione dei benefici, mentre secondo il PS questi ultimi sono difficili da misurare. Il GLP esige che vengano presi in considerazione gli interessi delle regioni periferiche e dei centri.

Osservazioni dei partecipanti sulle chiavi di ripartizione proposte nel rapporto esplicativo per la procedura di consultazione:

- Numero di abitanti: si sono pronunciati a favore di questa chiave di ripartizione ZG, GR, CentrePatronal, ass.rout.VD, MGB, Alpenini, FRS, ACS, auto-schweiz. L'Alpenini ritiene che dovrebbe tuttavia essere preso in considerazione specificatamente il numero di pendolari che si recano in altri Cantoni, in quanto si avvalgono delle infrastrutture extracantonali degli agglomerati. Questa posizione è contestata dagli UmweltfreisinnigenSG, mentre NE propone quale chiave la densità della popolazione.
- Lunghezza chilometrica della tratta: sono a favore di questa chiave di ripartizione GR, NE, MGB, FRS, ACS e auto-schweiz.
- Fermate ferroviarie: questa chiave di ripartizione è sostenuta da ZG. SH ritiene che i dati indicati nel rapporto esplicativo per la procedura di consultazione non siano chiari.
- Partenze: si è dichiarata a favore di questa soluzione l'economiesuisse.
- Posti di lavoro: si sono dichiarati contrari a questa chiave di ripartizione gli UmweltfreisinnigenSG.



- Contributi in base al livello di interessamento dai progetti (contributi specifici ai progetti): sono favorevoli all'applicazione di questa chiave di ripartizione ACS, FRS, auto-schweiz e Aktion Freiheit und Verantwortung.
- Altre proposte
  - NE: la qualità del collegamento (soprattutto i collegamenti a lunga distanza che non beneficiano di indennità).
  - economiesuisse: costi per esercizio e mantenimento della qualità per Cantone, ev. anche la velocità dei collegamenti.
  - SO propone di adottare dei criteri in funzione dei progetti per il traffico regionale.
  - I Verdi suggeriscono una redistribuzione degli introiti della TTPCP o una chiave di ripartizione vincolata alla TTPCP conformemente all'articolo 19 capoverso 4 LTTP<sup>4</sup>.
  - Pensando ai Cantoni periferici, FRC e acsi raccomandano di quantificare l'aumento di valore degli edifici che approfittano dei recenti miglioramenti dei trasporti pubblici.
  - Pro Ferrovia avanza due proposte con incentivi e criteri correlati all'offerta, al potenziale e ai benefici.
  - Le FFS osservano che occorre considerare i costi susseguenti dell'infrastruttura e dell'offerta ordinata e optano per la variante 5 e la definizione di un grado più elevato di copertura dei costi obiettivo per l'infrastruttura.
  - La CDS auspica una chiave di ripartizione in base al principio di causalità.
  - La RhB propone di prendere in considerazione la forza finanziaria e di trovare un accordo con i Cantoni in base all'attuale partecipazione.
  - Gli UmweltfreisinnigenSG chiedono una combinazione di quattro varianti, da definire in stretta collaborazione con i Cantoni.

---

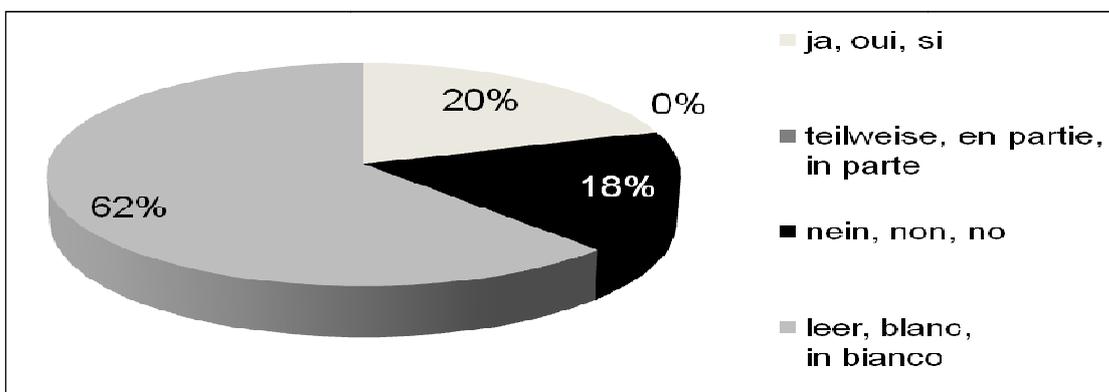
<sup>4</sup> Legge federale del 19 dicembre 1997 concernente una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (Legge sul traffico pesante, LTTP; RS 641.81)



**f) L'importo forfettario per la detrazione fiscale dei costi di trasporto sarà applicabile alla sola imposta federale diretta. Condividete questa impostazione?**

**Tendenza generale**

Hanno risposto a questo domanda 47 partecipanti alla consultazione. Per tutte le categorie di partecipanti il numero dei favorevoli (25) equivale più o meno a quello dei contrari (22). La maggioranza degli interessati (i Cantoni) è d'accordo che la definizione di un importo forfettario per la detrazione fiscale delle spese di trasporto sia limitata all'imposta federale diretta. Una minoranza è a favore di una regolamentazione unitaria di Confederazione e Cantoni.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 25 partecipanti: dieci Cantoni (GL, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VS, NE, JU), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, Travail.Suisse), otto organizzazioni e altre cinque prese di posizione.

Secondo GR, NE, TI, RhB, MGB, Infra e UTP la sovranità fiscale dei Cantoni va mantenuta. Travail.Suisse è dell'avviso che occorra tuttavia valutare un eventuale adeguamento dei sistemi fiscali cantonali al fine di garantire un trattamento equo a tutti i pendolari e vincolare casomai la destinazione dei mezzi supplementari ai trasporti pubblici. economiesuisse è contraria alla forfetizzazione della deduzione per le spese di trasporto; tuttavia, qualora questa venisse introdotta, condivide l'applicazione alla sola imposta federale diretta.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 22 partecipanti: quattro Cantoni (BE, SZ, ZG, VD), la CTP, due partiti (Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, Associazione Comuni), nove organizzazioni e altre quattro prese di posizione.

Diversi partecipanti (Unione città, BLS, SOB, Comitato del Lötschberg, acsi, AllianzöVlni, UmweltfreisinnigenSG) rilevano che la forfetizzazione proposta sarebbe auspicabile anche per le imposte cantonali. Secondo la CITraPCH occorre assolutamente introdurre un limite massimo a livello cantonale, mentre il GLP vuole regolamentare in modo vincolante la rinuncia alla deduzione per le spese di trasporto presso i Cantoni. Altri (FRC, FPC, ATA, WWF e pro natura) sono dell'avviso che tale possibilità dovrebbe essere data anche ai Cantoni. BE non ritiene necessario limitare la deduzione e ne valuta

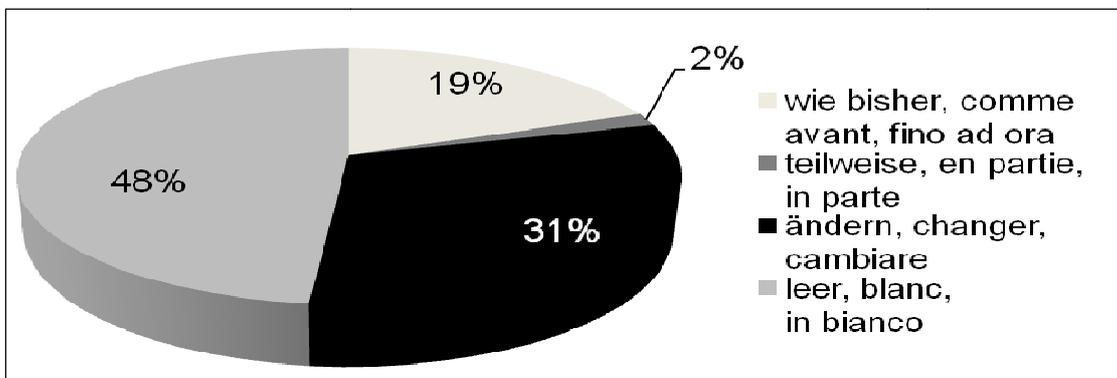


una regolamentazione anche per le imposte cantonali. Secondo la CTP l'applicazione pratica non è garantita e la ritiene in contraddizione con l'armonizzazione fiscale. SZ sarebbe eventualmente disponibile ad accettare una regolamentazione uniforme e anche per ZG occorre evitare l'applicazione di più metodi. I Verdi sono per l'abolizione delle agevolazioni fiscali che favoriscono un comportamento antieconomico. L'Alpenini sarebbe favorevole all'applicazione della forfetizzazione alle imposte cantonali per scoraggiare la mobilità dei pendolari.

**g) Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private, fatta eccezione per l'infrastruttura d'importanza nazionale, dovrà continuare a essere assicurato congiuntamente da Confederazione e Cantoni (disciplina attuale / disciplina FAIF) o dovrebbe piuttosto essere garantito completamente tramite il Fondo FinFer, con la relativa compensazione finanziaria da parte dei Cantoni?**

### Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti (40 su 64) e anche dei Cantoni è totalmente o parzialmente a favore di un cambiamento, e quindi dell'assunzione da parte della Confederazione del finanziamento delle ferrovie private o di una corrispondente variante nell'ambito del FAIF, soprattutto affinché l'infrastruttura delle FFS e quella delle ferrovie private godano dello stesso trattamento. Una minoranza (24) desidera mantenere la soluzione attuale, ossia il finanziamento congiunto di Confederazione e Cantoni, adducendo quale motivazione, tra l'altro, la sussidiarietà e il diritto di avere voce in capitolo.



### In dettaglio

24 partecipanti si sono espressi a favore del mantenimento del sistema attuale (**FINO AD ORA**): sei Cantoni (BE, LU, GL, ZG, VD, VS), due partiti (PPD, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, SAB), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, Travail.Suisse, CentrePatronal), sette organizzazioni interpellate e altre quattro prese di posizione.

Diversi partecipanti (LU, SAB, CITraPCH, transfair, fer) ritengono che il sistema attuale debba essere mantenuto poiché si è dimostrato utile. Molti temono che un cambiamento del sistema causerebbe penalizzazioni in merito alle competenze e al diritto di avere voce in capitolo. Il CentrePatronal si richiama in proposito alle esperienze negative nel settore delle strade. Secondo SSIC e Infra questo



aspetto non dovrebbe essere regolamentato nel FAIF, precisando che il progetto non andrebbe sottoposto a rischi inutili. BE e VS sono dell'avviso che un finanziamento congiunto sia opportuno anche in futuro, perlomeno per le ferrovie private minori non operative nel traffico a lunga distanza e traffico merci, e che l'argomento debba essere affrontato in un progetto successivo. La VAP propone la creazione, a medio termine, di una società indipendente che gestisca l'infrastruttura delle reti a scartamento normale. ACS, auto-schweiz e FRS ritengono che la costruzione, l'ampliamento e il mantenimento della qualità debbano essere finanziati congiuntamente, mentre l'esercizio e la manutenzione dovrebbero essere a carico degli utenti (traffico viaggiatori e traffico merci).

I Cantoni di SZ e AG sono favorevoli a un cambiamento o al mantenimento **PARZIALE** e prediligono la variante del FAIF che prevede il finanziamento completo delle ferrovie private da parte della Confederazione.

38 partecipanti sono favorevoli a un **CAMBIAMENTO** del sistema: la CTP, 12 Cantoni (UR, FR, SO, BL, AR, AI, SG, GR, TI, TG, NE, JU), tre partiti (PLR, PS, Verdi), un'associazione mantello dell'economia (USS), 13 organizzazioni e altre otto prese di posizione.

Secondo l'USS il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è chiaramente compito della Confederazione. L'UTP auspica l'elaborazione, in collaborazione con la stessa UTP e il relativo comparto, di un'armonizzazione completa quale base per una riorganizzazione del panorama ferroviario. Anche numerosi altri partecipanti (UR, BL, AI, SG, GR, TG, NE, SO, Alpenini, Verdi, BLS, FRC, SEV, Litra, ATA, WWF, Pro Ferrovia, FPC, pro natura, Comitato del Lötschberg, RBS, zb, SOB, RhB, MGB, AllianzöVni e acsi) ritengono che il progetto FAIF debba comprendere questo aspetto affinché le infrastrutture delle FFS e delle ferrovie private beneficino dello stesso trattamento. Pure altri interpellati (FR, AR, TI, JU, Oustrail, CTP) giudicano necessaria una soluzione che preveda il finanziamento completo della rete ferroviaria da parte della Confederazione nel quadro del FAIF o di un successivo progetto. Secondo PLR, PS e CDS le reti ferroviarie a scartamento normale dovrebbero essere riunite e le reti ferroviarie finanziate interamente per mezzo del FInFer. PS e CDS sono favorevoli a un contributo dei Cantoni al FInFer.

### Osservazioni generali dei Cantoni

Diversi Cantoni (ZH, BE, AR, SG, NE) sono dell'avviso che un Cantone debba poter continuare a partecipare attivamente alla pianificazione e allo sviluppo dei trasporti pubblici e che la competenza in materia di pianificazione non debba spettare unicamente alla Confederazione. I gruppi regionali di pianificazione dell'offerta ferrovie-Cantoni-Confederazione si sono dimostrati utili. Devono altresì essere prese in considerazione le interfacce tra traffico delle ferrovie celeri e piccoli distributori. Altri (tra cui SZ) fanno nuovamente notare che attualmente la Confederazione non adempie i propri obblighi finanziari nell'ambito del traffico regionale.

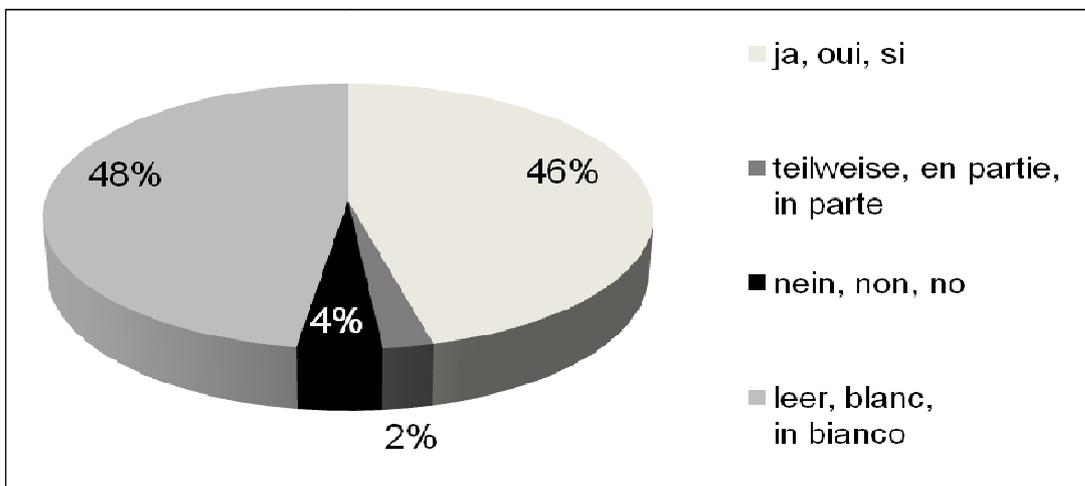


## Punto 5 - Pre- e cofinanziamento da parte dei Cantoni

a) Il progetto prevede che i Cantoni possano prefinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Convidete questa proposta?

### Tendenza generale

La larga maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (60 su 65) condivide totalmente o parzialmente che i Cantoni possano prefinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Ciò vale sia per i diretti interessati (i Cantoni) che per gli altri partecipanti alla consultazione.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 57 partecipanti: 15 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, Travail.Suisse, CentrePatronal), 15 organizzazioni e altre 15 prese di posizione.

Una parte dei partecipanti favorevoli auspica regole chiare per i prefinanziamenti da parte dei Cantoni (UR, SZ, GR, AG, CTP, PLR, PS, SAB, UP, ATA). La CTP osserva che il prefinanziamento non deve modificare le priorità della Confederazione e, come ZG, chiede un'estensione (art. 58c Lferr<sup>5</sup>) ai progetti ritenuti urgenti da STEP. La VAP ritiene che i prefinanziamenti dovrebbero sottostare alle stesse condizioni del cofinanziamento. Secondo transfair la Confederazione deve restare competente per la pianificazione. Anche le FFS ritengono che si debba optare per il prefinanziamento soltanto per i progetti coordinati con la Confederazione e contraddistinti da un'elevata efficienza economica. economiesuisse aggiunge che si deve evitare di modificare le priorità a favore di infrastrutture meno redditizie. Secondo Unione città, Oustrail e il Comitato del Lötschberg, bisogna ricorrere al prefinanziamento

<sup>5</sup> Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS 742.101)



solo in casi eccezionali. L'UP ricorda che occorre evitare di creare vincoli di fatto. Il PS è a favore dell'impiego di tale strumento solo per casi specifici e a condizioni oltremodo restrittive; tale possibilità non deve inoltre costituire una misura di risparmio per la Confederazione. Il PPD auspica soluzioni per i Cantoni finanziariamente deboli. Secondo VD la progettazione della Confederazione deve tenere conto dei costi di pianificazione. La SOB manifesta riserve perché ritiene che le esigenze del traffico merci non siano sufficientemente considerate e sussista il pericolo di soluzioni non ottimali. La MGB approva i prefinanziamenti a condizione che non vadano a scapito dei fondi per il mantenimento della qualità, mentre secondo il CTPZCH essi devono entrare in linea di conto solo per le infrastrutture del traffico regionale.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli tre partecipanti: un'associazione mantello dell'economia (USS) e due organizzazioni (Alpenini, BLS). L'USS è piuttosto scettica, mentre la BLS teme che venga ridotta la competenza della Confederazione in materia di pianificazione, che il traffico merci non venga preso sufficientemente in considerazione e che la Confederazione si sottragga man mano alle proprie responsabilità di finanziamento.

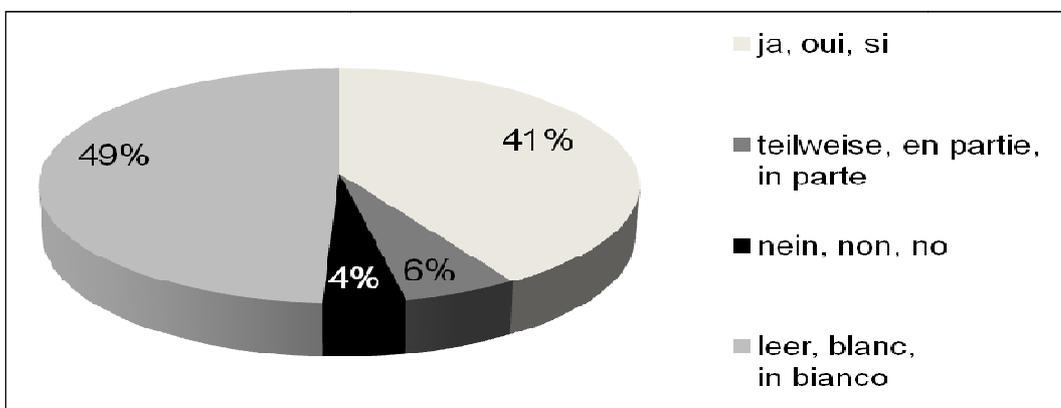
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** cinque partecipanti: due Cantoni (FR, BL) e tre organizzazioni. BL è contraria al prefinanziamento perché l'infrastruttura ferroviaria deve essere sviluppata nell'ottica di un sistema globale e la Confederazione dovrebbe definire la procedura di realizzazione delle misure infrastrutturali tenendo conto dei benefici per l'intero sistema. Per mezzo dei prefinanziamenti i Cantoni finanziariamente forti potrebbero altresì influenzare in modo indiretto l'attribuzione dei fondi della Confederazione in quanto le infrastrutture prefinanziate potrebbero incidere sul rapporto costi-benefici di altri progetti. Anche ACS, FRS e auto-schweiz temono la creazione di vincoli di fatto.



## b) Il progetto prevede che i Cantoni possano cofinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Condividete questa proposta?

### Tendenza generale

La grande maggioranza di coloro che si sono espressi a questo proposito (51 su 63) accettano che i Cantoni possano cofinanziare singoli progetti a determinate condizioni. Anche la maggioranza dei Cantoni che si sono pronunciati in merito ha risposto Sì. Chi ha detto di NO (5) ritiene che i Cantoni non devono pagare due volte, ossia sotto forma di un versamento forfettario nel FInFer e di contributi a progetti specifici.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 51 partecipanti: nove Cantoni (BE, LU, UR, GL, ZG, VD, VS, NE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organizzazioni e altre 14 prese di posizione.

Le reazioni sono state simili a quelle riguardanti il prefinanziamento. Il PS è favorevole a cofinanziamenti mirati, che però non costituiscano misure di risparmio per la Confederazione. Altri (SAB, AllianzöVlni, acsi e FRC) auspicano anche in questo caso regole chiare. Secondo economiesuisse i progetti vanno cofinanziati in funzione di chi ne beneficia, mentre transfair ribadisce che la competenza in materia di pianificazione debba spettare anche in futuro alla Confederazione e UP giudica importante che non vengano creati pregiudizi. Le FFS sono favorevoli anche ai cofinanziamenti, tuttavia solo di progetti coordinati con la Confederazione ed economicamente efficienti. Secondo il CDS il cofinanziamento non deve far rientrare dalla finestra i progetti esclusi dal programma STEP. Per pro natura questo aspetto dipende dalla partecipazione dei Cantoni al FInFer. Altri sono a favore dei cofinanziamenti solo in casi eccezionali (Comitato del Lötschberg), per accelerare la realizzazione di progetti già previsti (pro natura) e, a determinate condizioni, per promuovere i progetti del TRV (ATA, AllianzöVlni) o in considerazione della diversa capacità finanziaria (UmweltfreisinnigenSG). La SOB manifesta riserve anche per i cofinanziamenti perché ritiene che le esigenze del traffico merci non siano sufficientemente considerate e sussista il pericolo di realizzare soluzioni non ottimali. Diversi gruppi d'interesse



della Svizzera centrale indicano la stazione sotterranea di Lucerna quale esempio per un cofinanziamento (in questo caso da parte dei Cantoni della Svizzera centrale).

Sono **PARZIALMENTE** d'accordo sette partecipanti: cinque Cantoni (SZ, SO, GR, AG, TI) e due organizzazioni (Alpenini, BLS).

I Cantoni sono soprattutto contrari a un doppio finanziamento (FInFer e contributi ai progetti) e sarebbero disposti ad erogare contributi a singoli progetti a condizione di non dover partecipare al FInFer. La BLS teme inoltre che, nel caso di cofinanziamenti, venga ridotta la competenza della Confederazione in materia di pianificazione, che il traffico merci non venga preso sufficientemente in considerazione e che la Confederazione si sottragga man mano alle proprie responsabilità di finanziamento.

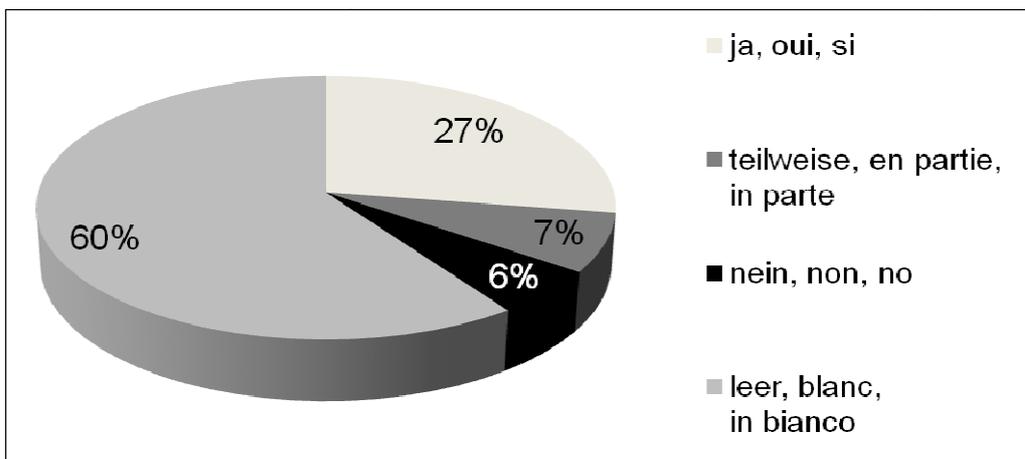
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** cinque partecipanti: la CTP, tre Cantoni (FR, BL, GE) e un'associazione mantello dell'economia (USS).

La CTP e GE sono contrari a un finanziamento doppio da parte dei Cantoni e a una disparità di trattamento tra singoli Cantoni; auspicano altresì una distinzione netta rispetto ai progetti finanziati con il Fondo infrastrutturale. Un obbligo di cofinanziamento per progetti specifici è considerato opportuno a condizione che i Cantoni non debbano versare un importo forfettario al FInFer. Secondo FR tale modo di procedere è in contraddizione con gli obiettivi del Fondo, mentre BL lamenta la mancanza di criteri chiari.

### c) Approvate le condizioni esposte nel progetto?

#### Tendenza generale

La larga maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (43 su 50) approva totalmente o parzialmente le condizioni esposte nel progetto.



#### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 34 partecipanti: sei Cantoni (UR, GL, ZG, VD, NE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di



montagna (SAB), tre associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, Travail.Suisse, CentrePatronal), 11 organizzazioni e altre otto prese di posizione.

Le osservazioni su questo argomento sono estremamente varie: il SAB auspica condizioni analoghe sia per il *prefinanziamento* che per il *cofinanziamento*. Se il GLP giudica le condizioni esposte piuttosto restrittive, il PS le vorrebbe più limitative, mentre secondo WWF e Verdi esse vanno rispettate in modo rigoroso. L'UTP e GL chiedono in particolare che i Cantoni paghino un interesse sugli anticipi. NE è dell'avviso che per quel che concerne gli interessi vada applicata una parità di trattamento, che il rimborso vada regolato da un accordo e la durata limitata. Secondo l'Alpenini i Cantoni devono farsi carico di tutti gli eventuali costi aggiuntivi. Le FFS auspicano entrambe le forme di finanziamento, ma solo per i progetti coordinati con la Confederazione e più efficienti dal profilo economico. L'ATA rileva che, a tale proposito, è necessario un coordinamento con i Cantoni. I Verdi sono dell'avviso che traffico a lunga distanza e traffico merci debbano rimanere di competenza della Confederazione. La MGB ritiene che le condizioni siano fondamentalmente adeguate e vadano concordate di progetto in progetto.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli nove partecipanti: sei Cantoni (BE, SO, SZ, GR, AG, TI) e tre organizzazioni (BLS, pro natura, VAP).

Per BE occorre precisare i concetti di *misure supplementari* e *misure alternative*. La VAP è d'accordo con le condizioni per il cofinanziamento, ritenendo tuttavia che un onere supplementare vada evitato sia per la Confederazione sia per i gestori dell'infrastruttura, e chiede di allineare le condizioni del prefinanziamento a quelle del cofinanziamento. La BLS teme che venga ridotta la competenza della Confederazione in materia di pianificazione, che il traffico merci non venga preso sufficientemente in considerazione e che la Confederazione si sottragga man mano alle proprie responsabilità di finanziamento.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sette partecipanti: quattro Cantoni (FR, BL, VS, GE) e altre tre prese di posizione (CTPZCH, Oustrail, fer).

La CTPZCH auspica un prefinanziamento per tutti i progetti prioritari nell'ambito di STEP, mentre Oustrail giudica le condizioni troppo vaghe e anche FR, GE e VS chiedono una puntualizzazione di determinati concetti (*prestations facultatives*). La fer si aspetta che, qualora si verificassero dei ritardi, la Confederazione rimborsi gli interessi.



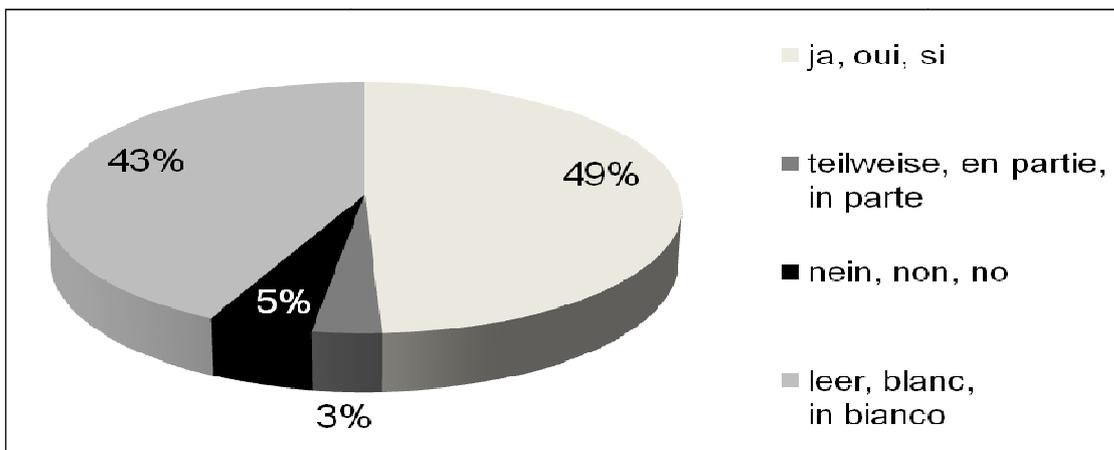
### 3.3 Ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria

#### Punto 6 - Prospettiva a lungo termine

a) Per quanto concerne lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera, il progetto prevede tre elementi principali: il completamento del sistema dei nodi ferroviari, l'incremento delle frequenze e della capacità di trasporto e l'aumento della velocità. Approvate questa impostazione?

#### Tendenza generale

La larga maggioranza di coloro che hanno risposto alla domanda (61 su 71) approva questa impostazione. Molti partecipanti alla consultazione sono del parere che il traffico merci non sia sufficientemente considerato. Alcuni ritengono che l'aumento della velocità vada perseguito solamente se contribuisce a potenziare le capacità.



#### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 61 partecipanti: 19 Cantoni (LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, quattro partiti (PPD, SP, Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB), cinque associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USS, Travail.Suisse, SSIC, CentrePatronal), 18 organizzazioni e altre 12 prese di posizione.

Diversi partecipanti (tra cui l'UP) auspicano una maggiore attenzione alle esigenze del traffico merci. La LITRA chiede che vengano considerati altri elementi chiave, come migliori condizioni di produzione e tempi di trasporto più rapidi per il traffico merci. Secondo l'UTP occorre inoltre che le principali piazze economiche, inclusa Ginevra, siano collegate tra di loro e con i centri industriali esteri rilevanti per



la Svizzera e per il traffico merci offrendo sufficienti e consolidate tracce per quest'ultimo. Per il CDS bisogna altresì consentire velocità di marcia più elevate per i treni merci.

Alcuni partecipanti sono critici in merito all'aumento della velocità: il PS osserva ad esempio che esso non costituisce di per sé un obiettivo e anche altri (Verdi, ATA, FPC, AllianzöVlni) sono dell'avviso che aumentare la velocità ha senso solo se si potenziano nel contempo le capacità. Le FFS ritengono che, tenendo conto degli interessi dei clienti, anziché incrementare la velocità, occorrerebbe piuttosto puntare alla riduzione dei tempi di percorrenza. SO, GR e AG sono dell'avviso che i necessari aumenti delle velocità sono già stati definiti nell'ambito del SIF e che ora vadano attuati. Secondo Travail.Suisse occorre chiaramente dare la precedenza alle capacità del traffico viaggiatori e merci. Per il Comitato del Lötschberg il potenziamento delle capacità è senza dubbio da considerare prioritario rispetto alla velocità. Anche il Comitato del San Gottardo pone l'accento sulla garanzia di capacità sufficienti lungo l'intero asse, mentre secondo FRC e acsi deve essere migliorata anche l'efficienza dei collegamenti e vanno sviluppate le infrastrutture per i treni ad alta velocità.

economiesuisse è favorevole a condizione che venga raggiunta un'elevata efficienza micro- e macro-economica. fer auspica un adeguamento della terminologia (*obiettivi* anziché *elementi principali*).

Altre osservazioni riguardano invece aspetti regionali o legati a comparti specifici: UR sottolinea che occorre tenere conto anche delle tratte di accesso e delle capacità tra i centri. OW e NW ritengono problematica soprattutto la situazione di Lucerna, dove manca un nodo ferroviario principale e le linee di raccordo regionali devono essere potenziate per assicurare i collegamenti. Secondo la CTP della Svizzera nord-occidentale le fasi di ampliamento già preannunciate vanno completate in modo sistematico; il sistema ferroviario nel triangolo di Berna-Basilea-Zurigo sarebbe ancora un cantiere aperto, sia per quel che concerne le tratte che i nodi. BL è del parere che da tempo occorre intervenire in modo strutturato. TI ritiene insufficienti gli interventi. CentrePatronal e ass.rout.VD sono dell'avviso che il progetto SwissRapideExpress potrebbe essere finanziato con capitale privato.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli quattro partecipanti: due Cantoni (BE, FR), un partito (PLR) e un'altra presa di posizione (UmweltfreisinnigenSG).

Secondo il PLR i vantaggi per il traffico merci sono tuttora poco chiari e un aumento della velocità non è sempre opportuno. Gli UmweltfreisinnigenSG chiedono di incrementare la capacità delle tracce nel traffico merci e di accorciare gli intervalli delle cadenze con moderazione. BE sottolinea che nel Progetto territoriale Svizzera la regione della capitale rientra nella stessa categoria delle aree metropolitane e chiede che Berna benefici sistematicamente dello stesso trattamento. FR fa notare che potrebbero rivelarsi necessarie misure di accelerazione per garantire o migliorare i collegamenti.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sei partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), due organizzazioni (Hupac, VAP) e altre tre prese di posizione.

La StädteallianzöVOZCH chiede di invertire l'ordine delle prime due priorità. Per diversi partecipanti (Hupac, VAP, Komitee Pro Wisenberg, Porti Renani Svizzeri, Aktion Freiheit und Verantwortung) non

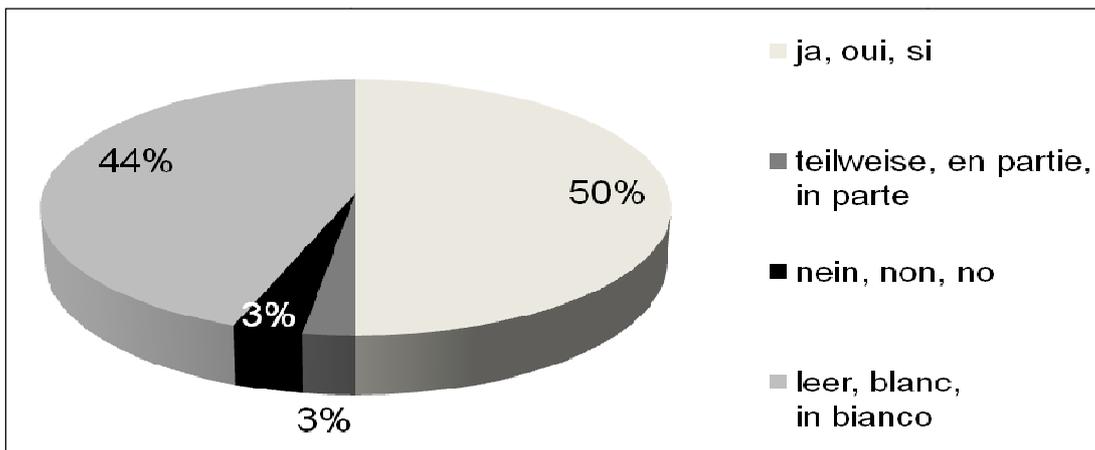


viene tenuto sufficientemente conto delle esigenze del traffico merci. Anche l'Hupac auspica l'integrazione di un'ulteriore priorità: migliori condizioni di produzione per il traffico merci. I Porti Renani Svizzeri appoggiano la richiesta dell'UTP per un maggiore sostegno del traffico merci. La VAP propone di rinunciare alla priorità *aumento della velocità*.

**b) Il completamento del sistema dei nodi ferroviari e l'aumento delle frequenze e della capacità avranno la precedenza rispetto all'aumento della velocità. Condividete questo ordine di priorità?**

### Tendenza generale

La larga maggioranza di coloro che hanno risposto a questa domanda (62 su 69) condivide questo ordine di priorità. Sette partecipanti alla consultazione sono parzialmente favorevoli o sono contrari e si oppongono soprattutto a un ordine di priorità troppo rigido.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 62 partecipanti: 17 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB, Städteallianz-VOZCH), quattro associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 18 organizzazioni e altre 14 prese di posizione.

Questa impostazione raccoglie un chiaro consenso da più parti proprio in considerazione delle esigenze del traffico merci. Secondo l'UTP essa non riduce le capacità di questo tipo di trasporto e consente un risparmio di energia. Anche l'Hupac e i Porti Renani Svizzeri ritengono che le elevate velocità nel traffico viaggiatori hanno ridotto le capacità di quello merci. Il Komitee Pro Wisenberg auspica invece la riduzione dei tempi di percorrenza nel traffico merci. Anche la VAP chiede maggiore capacità per questo traffico.

Alcuni partecipanti si esprimono a favore di un aumento della velocità di marcia o della riduzione dei tempi di percorrenza. Secondo la SEV non si deve ostacolare un eventuale sviluppo in tal senso,



mentre BE, MGB, SVI e Infra ritengono l'aumento della velocità necessario per migliorare la qualità delle coincidenze nei nodi. SO sollecita la realizzazione degli aumenti di velocità decisi con il progetto SIF. La RhB è dell'avviso che su singole tratte debbano essere ammesse delle eccezioni in quanto il risparmio di tempo costituisce un argomento importante nella scelta del mezzo di trasporto. Il Komitee Pro Wisenberg auspica l'introduzione di velocità più elevate sulle tratte RAV internazionali. NE chiede di integrare misure per la riduzione dei tempi di percorrenza e GR di migliorare i collegamenti delle località turistiche con i grandi centri e gli aeroporti nazionali.

Secondo BL i treni internazionali ad alta velocità dovranno circolare viepiù a cadenze sovrapposte e occorrerà tenere conto dei nodi del traffico merci e soprattutto dei relativi terminali. Il PPD auspica gerarchizzazioni in funzione delle linee e delle regioni anziché generali. Per il KF deve essere data la precedenza alle esigenze dei clienti. VD è favorevole a condizione che vengano realizzati i nodi, VS e Oustrail solo se non si escludono eventuali eccezioni e JU solo se si ammettono eccezioni per aumentare la cadenza o assicurare le coincidenze.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli tre partecipanti: un Cantone (FR), un'associazione mantello dell'economia (economiesuisse) e un'organizzazione.

Per economiesuisse il conflitto di obiettivi legato all'aumento della velocità può essere attenuato separando i flussi del traffico merci da quelli del traffico viaggiatori. Secondo FR la velocità rimane prioritaria per l'attuazione dei nodi principali come ad esempio quello di Losanna. Le FFS sono dell'avviso che questi aspetti non sono in contraddizione; la riduzione dei tempi di percorrenza consente un esercizio più efficiente ed economico.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** quattro partecipanti: due organizzazioni e altre due prese di posizione.

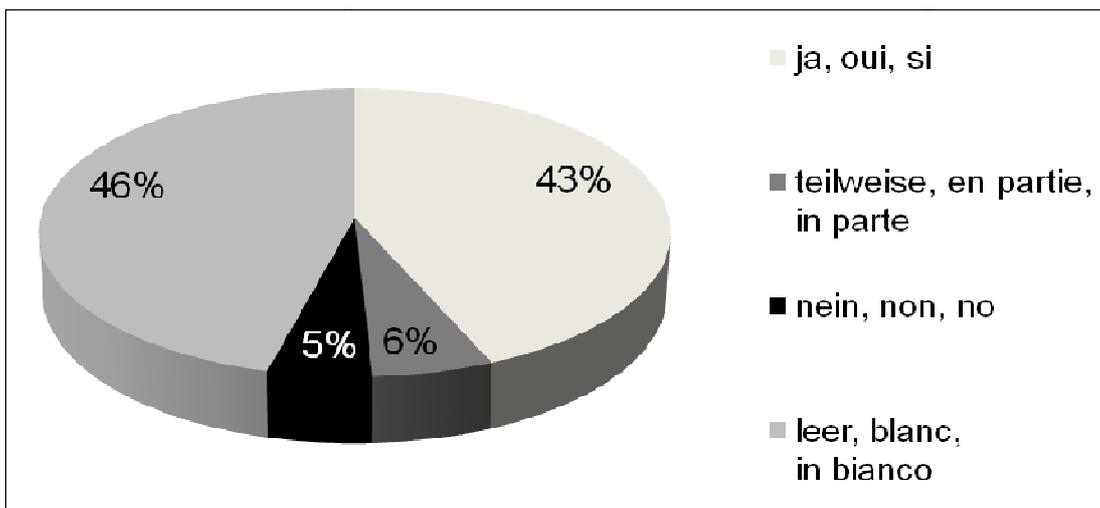
La Litra chiede gerarchizzazioni in funzione delle linee e delle regioni anziché generali. Anche Pro Ferrovia è favorevole a una ponderazione differenziata dei singoli progetti di ampliamento: nel traffico internazionale occorre ad esempio ridurre i tempi di percorrenza per rimanere concorrenziali rispetto al traffico aereo. citrap-vaud auspica nuovi assi per i treni che circolano a velocità di 300-320 km/h. Gli UmweltfreisinnigenSG ritengono che una *maggiore velocità* dovrebbe essere anteposta a *frequenze più elevate*.



**c) Condividete quanto esposto al capitolo 1.5.1.3 sul traffico viaggiatori e a lunga distanza? In caso di risposta negativa, che cosa proponete?**

**Tendenza generale**

La larga maggioranza di coloro che hanno risposto a questa domanda (54 su 67) condivide quanto esposto al capitolo 1.5.1.3 sul traffico viaggiatori e a lunga distanza (obiettivi a lungo termine), mentre altri 13 sono parzialmente d'accordo o contrari, soprattutto perché ritengono che il traffico merci non sia sufficientemente considerato.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 54 partecipanti: 18 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, BS, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, quattro partiti (PPD, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB, Städteallianzö-VOZCH), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 14 organizzazioni e altre 11 prese di posizione.

Alcuni partecipanti formulano osservazioni di carattere generale: l'Associazione Comuni non prende posizione in merito alle domande ma critica la mancanza di una visione globale che tenga conto di tutti i vettori di trasporto. Diversi (SP, Verdi, ATA, FPC, AllianzöVlni) sottolineano che è essenziale garantire il finanziamento. Altri (Verdi, ATA, FPC, AllianzöVlni, WWF) osservano che tutte le previsioni effettuate in passato si sono rivelate troppo ottimistiche. La StädteallianzöVOZCH chiede di valutare innanzitutto i benefici delle misure di ampliamento per l'intera economia nazionale e di puntualizzare gli obiettivi in tempi rapidi. VS auspica una maggiore trasparenza.

Diversi partecipanti (Comitato del San Gottardo, Aktion Freiheit und Verantwortung, RhB) sono dell'avviso che il traffico merci non sia sufficientemente considerato. L'UTP osserva che si dovrebbe parlare di "traffico viaggiatori e merci", ritiene non del tutto soddisfacenti gli obiettivi nell'ambito del traffico viaggiatori e sottolinea che il traffico merci è sensibile agli aumenti di prezzo. Anche BS, secondo la quale la prospettiva a lungo termine convince soprattutto perché integra i sistemi della rete



celere regionale, ritiene che il traffico internazionale viaggiatori e merci sia poco considerato nelle misure previste per l'infrastruttura (STEP). Secondo il SAB manca un collegamento con la capitale europea di Bruxelles. Le FFS ritengono che la prospettiva a lungo termine offra il necessario margine di manovra imprenditoriale, ma chiedono di iscrivere nella Costituzione il principio di trasferimento del traffico merci interno.

Alcuni partecipanti (UR, Alpenini, SAB) accolgono con favore il previsto miglioramento dei collegamenti con le regioni turistiche e l'area alpina. La MGB chiede invece che, in caso di una domanda corrispondente, nell'area alpina venga introdotta una cadenza semioraria, mentre la RhB auspica che il traffico legato al tempo libero sia maggiormente considerato.

Altri partecipanti avanzano richieste di carattere regionale. AG richiama l'attenzione sulle misure decise per i corridoi Aarau – Zurigo e Brugg – Baden – Zurigo. BL e CTPNWCH chiedono che la cadenza ogni quarto d'ora per la rete celere regionale non venga introdotta solo nei nuclei degli agglomerati ma anche nel traffico a lunga distanza tra Zurigo e Basilea. LU e NW considerano la stazione sotterranea di Lucerna la migliore soluzione compatibile con ulteriori sviluppi. SH critica il fatto che non siano stati prolungati i treni della bretella della Svizzera orientale San Gallo – Costanza attraverso Singen – Sciaffusa con destinazione Basilea Badischer Bahnhof. NE auspica una parità di trattamento per il Giura e constata che la realizzazione di tale parità è ancora lontana.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli sette partecipanti: un partito (PLR), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, CentrePatronal), due organizzazioni (UP, Comitato del Lötschberg) e altre due prese di posizione.

Diversi (PLR, economiesuisse, UP, Hupac, Pro Ferrovia, Comitato del Lötschberg) rilevano un'attenzione insufficiente nei confronti del traffico merci, l'assenza di prospettive a lungo termine, di obiettivi e possibili soluzioni e, infine, l'eccessiva importanza attribuita al traffico viaggiatori. economiesuisse mette in dubbio l'efficienza economica (reddito-costi). Per CentrePatronal e ass.rout.VD lo sviluppo dell'asse est-ovest è più importante di quello dell'asse nord-sud.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sei partecipanti: tre organizzazioni (CDS, VAP, Alpenini) e altre tre prese di posizione.

Taluni (Alpenini, VAP, Komitee Pro Wisenberg, Porti Renani Svizzeri, CDS) giudicano insufficienti gli obiettivi e l'attenzione conferita al traffico merci, mentre i Porti Renani Svizzeri auspicano prezzi delle tracce stabili per il traffico merci, perlomeno a partire dal 2013. L'associazione ProSwissMetro è invece dell'avviso che sia giunto il momento di realizzare linee per il traffico ad alta velocità.

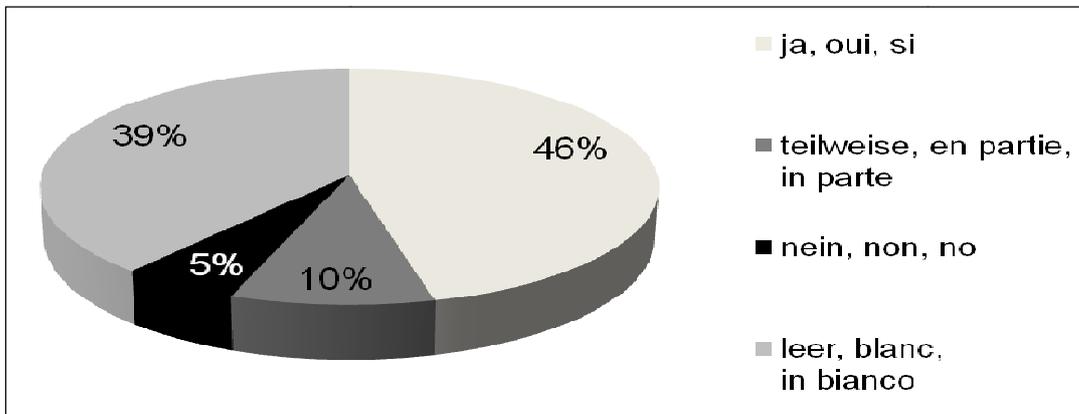


## Punto 7 - Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP)

### a) Approvate l'impostazione del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria?

#### Tendenza generale

La grande maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (57 su 76) approva l'impostazione dello STEP. 19 partecipanti la condividono parzialmente o la respingono. Vengono in particolare criticati i lunghi tempi di realizzazione e la mancanza di una strategia per il traffico merci su ferrovia.



#### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 57 partecipanti: 21 Cantoni (ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU), la CTP, tre partiti (PPD, Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 14 organizzazioni e altre 13 prese di posizione.

La CTP chiede di analizzare dettagliatamente i costi e i benefici dei progetti indicati per nome e di considerare i risultati dei gruppi regionali di pianificazione dell'offerta delle FFS. L'UTP propone un quarto obiettivo: l'ottimizzazione del collegamento del traffico a lunga distanza con le linee d'accesso. BS ha delle riserve in merito alla suddivisione in livelli di priorità e alle relative basi di valutazione. Secondo l'Unione città occorre tenere conto dell'intera catena di trasporti, analogamente a quanto previsto per il Fondo infrastrutturale. Diversi (Verdi, ATA, FPC, AllianzöVlni, WWF) criticano i lunghi tempi di realizzazione e auspicano un'attuazione più rapida e un impiego efficiente dei mezzi. L'USS e il Comitato del Lötschberg giudicano il programma troppo contenuto e le fasi di ampliamento insufficienti. FRC e acsi chiedono investimenti più cospicui. Altri (GR, AG, SZ, Comitato del San Gottardo) auspicano ottimizzazioni attraverso interazioni tra orario e infrastruttura. FR, JU, Verdi, ATA hanno riserve sulla fase di ampliamento 2025. Per Verdi e ATA occorrerebbe aumentare l'importo d'investimento per la prima fase. Mentre ZG esige di concentrarsi sulle aree metropolitane e ritiene secondario l'ampliamento nelle regioni turistiche discoste, TG chiede che vengano collegate anche le



regioni periferiche. AG osserva che le pianificazioni del Cantone presuppongono la realizzazione della tratta del Chestenberg. La BLS ritiene necessario sviluppare ulteriormente le capacità del nodo di Berna e integrare in STEP l'ampliamento laterale della stazione della capitale quale progetto urgente. Secondo transfair i raccordi NFTA devono essere realizzati in tempi brevi e l'intera popolazione deve poter beneficiare del programma STEP. Il Comitato del Lötschberg auspica l'ulteriore sviluppo dell'asse nord-sud.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli 12 partecipanti: un Cantone (GE), un partito (PS), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, CentrePatronal), cinque organizzazioni e altre tre prese di posizione.

Diversi partecipanti (Alpenini, VAP, CDS, Aktion Freiheit und Verantwortung, UP) sono dell'avviso che il traffico merci, in forte crescita, non sia stato preso sufficientemente in considerazione. La CDS chiede una visione globale comprendente un «piano di sviluppo strada 2030». Secondo le FFS non si è tenuto sufficientemente conto della prospettiva dei Cantoni e delle imprese ferroviarie, lo STEP è privo di una visione globale e manca un ordine di priorità. CentrePatronal e ass.rout.VD osservano che lo sviluppo dell'asse est-ovest è più importante di quello dell'asse nord-sud e la pianificazione ferroviaria manca di trasparenza. economiesuisse ritiene opportuno orientarsi alla domanda e definire un ordine di priorità rigoroso; tuttavia, viste le questioni ancora aperte in merito a NIBA, non si può procedere a una valutazione definitiva. Il PS sostiene il sistema ma critica i lunghi tempi di realizzazione e chiede sufficienti mezzi per il risanamento fonico; vorrebbe inoltre che le FFS utilizzassero solo energie rinnovabili. La HKBB critica la mancanza di tracce per il traffico merci dai porti di Basilea e per i collegamenti internazionali del traffico viaggiatori. GE lamenta l'assenza di un progetto di ampliamento della stazione di Ginevra-Cornavin.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sette partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), un'organizzazione e altre cinque prese di posizione.

La StädteallianzöVOZCH considera lo STEP frutto di una politica dei piccoli passi, ossia privo di coraggio, incoerente e carente di certezza della pianificazione e di tabelle di marcia vincolanti per eliminare i problemi di capacità più urgenti. L'Hupac disapprova l'assenza di un piano di sviluppo per il traffico merci su ferrovia e l'esclusione, sul piano concettuale, dei paesi esteri. Anche i Porti Renani Svizzeri lamentano la mancanza di prospettive per il traffico merci e temono la realizzazione di progetti per il traffico viaggiatori a spese del traffico merci. La Metropolitankonferenz ZH deplora che gli ampliamenti essenziali per l'area metropolitana di Zurigo non rientrino nella prima fase di ampliamento. Il Komitee Pro Wisenberg lamenta che la prima fase di ampliamento si concentri eccessivamente sull'asse est-ovest.

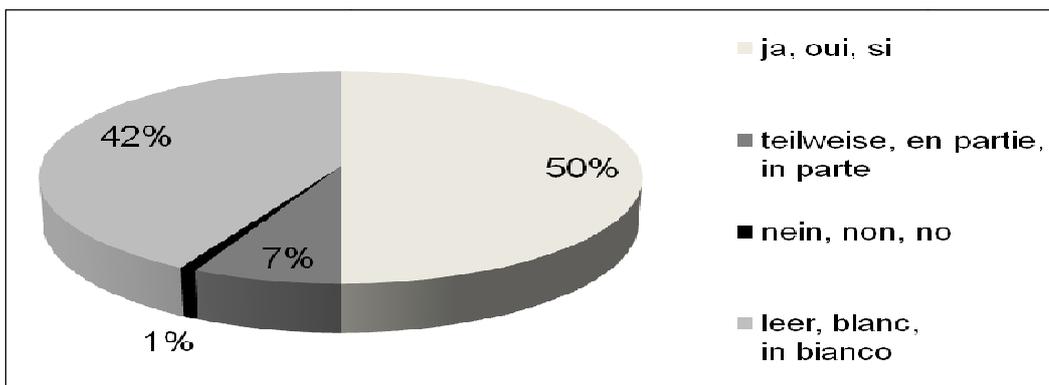
Diversi partecipanti hanno espresso la propria opinione senza rispondere alla domanda: SH reputa che sia stata trascurata la regione di Sciaffusa che, insieme a Basilea, funge da porta verso la Germania. Anche secondo l'Alpenini il finanziamento del collegamento capillare deve essere assicurato pure nelle regioni periferiche. Secondo il PLR la soluzione migliore consiste nel prevedere singole fasi di ampliamento, le cui priorità devono essere definite in base a criteri macroeconomici.



## b) Nel traffico a lunga distanza l'offerta a cadenza semioraria sarà ampliata. Approvate questa proposta?

### Tendenza generale

La grande maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (62 su 72) è favorevole all'ampliamento dell'offerta a cadenza semioraria nel traffico a lunga distanza. Numerosi Cantoni e rappresentanti regionali auspicano un'estensione di questa misura. Diverse prese di posizione fanno presente che l'ampliamento non deve pregiudicare le capacità del traffico merci.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 62 partecipanti: 21 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SG, GR, AG, TH, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, quattro partiti (PPD, SP, Verdi, GLP), quattro associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, SAB, StädteallianzVOZCH), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse) 14 organizzazioni e altre 15 prese di posizione.

L'Unione città vuole che sia individuata la soluzione più appropriata per il traffico a lunga distanza, per quello regionale e per quello d'agglomerato (il miglioramento di un settore non deve pregiudicare quello di un altro). Secondo il Comitato del Lötschberg le priorità devono essere stabilite in base a una visione globale del traffico (soprattutto traffico locale e traffico merci). Taluni (BE, SZ, Alpenini, Aktion Freiheit und Verantwortung e BLS) indicano che ciò non deve avvenire a scapito del traffico regionale e del traffico merci. Altri (ZG, AG, Infra, SSIC) sostengono la cadenza semioraria se corrisponde alla domanda (numero di viaggiatori), mentre il Komitee Pro Wisenberg la approva soprattutto per i principali assi. Secondo l'UTP l'ampliamento dovrà essere attuato, con possibili eccezioni, approssimativamente entro il 2022-2025. La RhB ritiene che per realizzarlo sono necessari collegamenti ottimali con le linee di accesso. FR e JU puntualizzano che il popolo si è espresso a favore della cadenza semioraria già nel 1987. L'Associazione Comuni è dell'avviso che le reti di trasporto devono essere attrattive e occorre accettare il fatto che i pendolari percorrano distanze lunghe. La StädteallianzVOZCH è favorevole, ma a livello nazionale la misura proposta dovrà essere realizzata solamente a lunga scadenza, dopo l'eliminazione delle principali insufficienze di capacità; secondo Oustrail essa va invece attuata a breve. La fer approva la proposta a condizione che il traffico interessato si autofinanzi.



Diversi partecipanti avanzano richieste di carattere regionale: SO auspica una cadenza semioraria anche per le fermate del traffico a lunga distanza di Oensingen e Grenchen Sud; BL anche per la tratta Basilea – Delémont – Bienna; SG per San Gallo – Sargans, San Gallo – Rapperswil – Arth-Goldau, San Gallo – Costanza (con corrispondenti ripercussioni sul finanziamento e sulla concessione); la CTPNWCH per la tratta Basilea – Delémont – Bienna; la SOB anche per le linee di accesso alla NFTA dalla Svizzera orientale. GR critica che, a livello di pianificazione territoriale, la tratta Zurigo – Coira non venga considerata un corridoio. La regione Sarganserland-Werdenberg auspica che la cadenza semioraria per l'IC Zurigo – Sargans – Landquart – Coira sia assegnata al livello di priorità 1 e che i tre agglomerati del Rheintal siano serviti almeno ogni ora dal traffico a lunga distanza (senza beneficiare di indennità). TG chiede quattro collegamenti cadenzati all'ora lungo la tratta Zurigo – Weinfelden e che, da Zurigo HB, l'IC proveniente da Romanshorn continui la corsa senza fermate fino a Berna.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli nove partecipanti: un partito (PLR), un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal), quattro organizzazioni (Hupac, FFS, VAP, CDS) e altre tre prese di posizione. Diversi partecipanti esprimono riserve riguardo al traffico merci: per il PLR i relativi vantaggi non sono chiari, per Hupac e VAP non è accettabile che ad esso restino solo le tracce di minor qualità, i Porti Renani Svizzeri auspicano un'intensificazione di questo traffico, la CDS un orario cadenzato a livello nazionale. Le FFS sono favorevoli alla cadenza semioraria solo se vi è la garanzia di vantaggi economici. Il Bezirksrat March und Marchgemeinden afferma che non sarebbe in nessun caso disposto ad accettare la soppressione dei collegamenti della ferrovia celere a favore del traffico a lunga distanza Zurigo – Coira. VAP e CDS ritengono inaccettabile l'introduzione della cadenza semioraria per i collegamenti con i Grigioni dal momento che la tratta del Chestenberg (soppressa nell'ambito del progetto) è molto più importante.

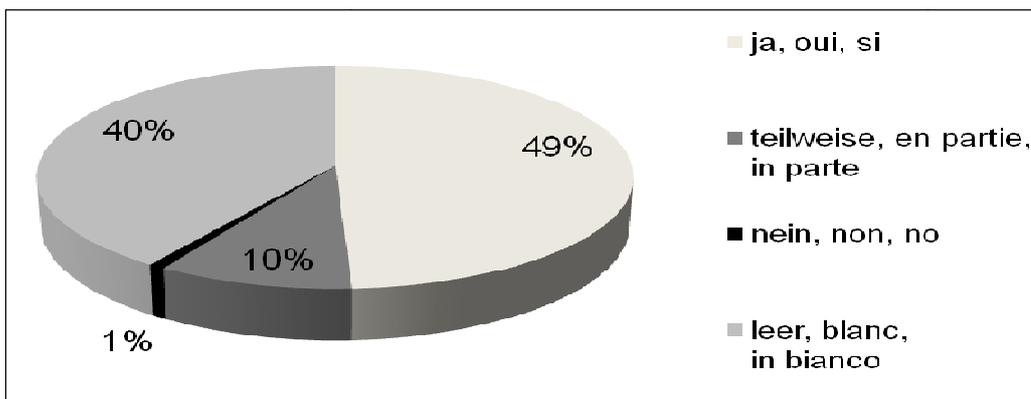
Ha risposto in modo **NEGATIVO** un'organizzazione, l'UP, secondo cui è più urgente e importante adottare un orario cadenzato a livello nazionale per il traffico merci.



**c) A lungo termine, sulle tratte molto sollecitate sono previsti quattro collegamenti cadenzati all'ora (ferrovie celeri e traffico a lunga distanza). Condividete questa impostazione?**

### Tendenza generale

I partecipanti che hanno risposto a questa domanda approvano a larga maggioranza (61 su 74) l'introduzione, a lungo termine, di quattro collegamenti cadenzati all'ora sulle tratte molto sollecitate (ferrovie celeri e traffico a lunga distanza). Diversi partecipanti avanzano delle riserve in merito al traffico merci, ad altre offerte o riguardo all'efficienza economica di tale misura.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 61 partecipanti: 19 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, quattro partiti (PPD, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione città, StädteallianzVOZCH), due associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS), 15 organizzazioni e altre 17 prese di posizione.

Al riguardo sono state espresse le seguenti osservazioni e riserve: l'Unione città considera la misura importante per una ripartizione modale soddisfacente. La StädteallianzVOZCH accoglie tale impostazione a condizione che produca un corrispondente beneficio economico, taluni (SSIC, ATA, Infra, Litra) la approvano solo negli orari di punta quando vi è un reale fabbisogno e altri (BLS, UP, Alpenini) a condizione che la misura non vada a scapito del traffico merci. L'UTP ritiene necessario aumentare anche l'offerta di tracce per il traffico merci lungo i collegamenti principali, il Comitato del Lötschberg richiama l'attenzione sulle categorie di treni che potrebbero farsi concorrenza. L'Associazione Comuni auspica che, a lunga scadenza, l'offerta di base venga assicurata in modo adeguato anche nelle regioni rurali. TG chiede che si continui a consultare i Cantoni per la pianificazione e l'ulteriore sviluppo. Secondo AG e CITraPCH la misura proposta dovrebbe essere attuata al più presto anziché sul lungo termine, ossia già con il progetto SIF o in caso di problemi di capacità. BE ritiene che nel traffico a lunga distanza vada da subito incrementata la capacità dei treni. Per UR, GL e MGB occorrerebbe dare la precedenza all'introduzione di una cadenza semioraria ininterrotta e capillare. Secondo FR devono dapprima essere raggiunti gli obiettivi originari di Ferrovia 2000. Per GR la misura proposta non deve andare a scapito di altre cadenze semiorarie. Pro Ferrovia vorrebbe addirittura introdurre una cadenza ogni 7 1/2 minuti nell'ambito della ferrovia celere.



Diversi partecipanti hanno richieste di carattere regionale: BL auspica collegamenti cadenzati ogni quarto d'ora per la ferrovia celere fino a Laufen e per il traffico a lunga distanza tra Basilea e Zurigo, la CTPNWCH per il traffico a lunga distanza Basilea/Berna/Zurigo, GE per il RER genevois, i treni RE e l'IC Ginevra – Losanna, l'UTP per l'IC Berna – Zurigo, la SOB per le tratte Wittenbach – Herisau, Rapperswil – Pfäffikon SZ e Samstagern – Biberbrugg, il consiglio regionale Nyon per Nyon – Saint-Cergue (NStCM), la città La-Chaux-de-Fonds per Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds – Le Locle – Mor-teau e la sezione dell'ATA di BS/BL e la CITraPNWCH per le tratte con forte domanda della ferrovia regionale celere di Basilea al più tardi con la prima fase di ampliamento prevista nell'ambito dello STEP. Il Komitee Zimmerberg light osserva che per introdurre la cadenza ogni quarto d'ora lungo la linea Zurigo – Zugo – Lucerna è necessario il doppio binario sull'intera tratta.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli 12 partecipanti: un Cantone (BS), un partito (PLR), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), due associazioni mantello dell'economia (Travail.Suisse, CentrePatronal), tre organizzazioni (Hupac, FFS, CDS) e altre quattro prese di posizione.

Per quel che concerne l'introduzione di quattro collegamenti cadenzati all'ora, diversi partecipanti hanno alcune riserve in merito al trattamento del traffico merci. Taluni (PLR, Hupac, FFS, Aktion Freiheit und Verantwortung) approvano tale impostazione solo a condizione che non penalizzi il traffico merci e si ponderi il rapporto costi-benefici. Secondo i Porti Renani Svizzeri occorre intensificare anche il traffico merci. Per la CDS la cadenza ogni quarto d'ora è accettabile unicamente se è possibile garantire al traffico merci due tracce all'ora.

Altri partecipanti hanno riserve in merito a determinate offerte o all'efficienza economica: per il PLR e la CDS deve ad esempio essere data la precedenza alla realizzazione della cadenza semioraria sull'intero territorio nazionale. Anche secondo il SAB la cadenza semioraria nel traffico a lunga distanza e regionale è da considerare prioritaria rispetto alla cadenza ogni quarto d'ora per i collegamenti della rete celere regionale. Per le FFS occorre garantire il finanziamento per ampliamenti e offerta. Travail.Suisse è favorevole all'intensificazione dei collegamenti nelle ore di punta a condizione che ne sia garantita la puntualità. Gli UmweltfreisinnigenSG sono dell'avviso che l'introduzione della cadenza ogni quarto d'ora causerebbe un ulteriore, indesiderato aumento della domanda. La fer esige l'autofinanziamento, mentre BS è favorevole alla cadenza ogni quarto d'ora nei centri delle zone servite dai treni regionali (Regio-S-Bahn) e sostiene la tesi che non è opportuno introdurre la cadenza ogni quarto d'ora nel traffico a lunga distanza, poiché in tal modo si incentiverebbe il pendolarismo su queste distanze (eccezione: circolazione sovrapposta dei treni internazionali).

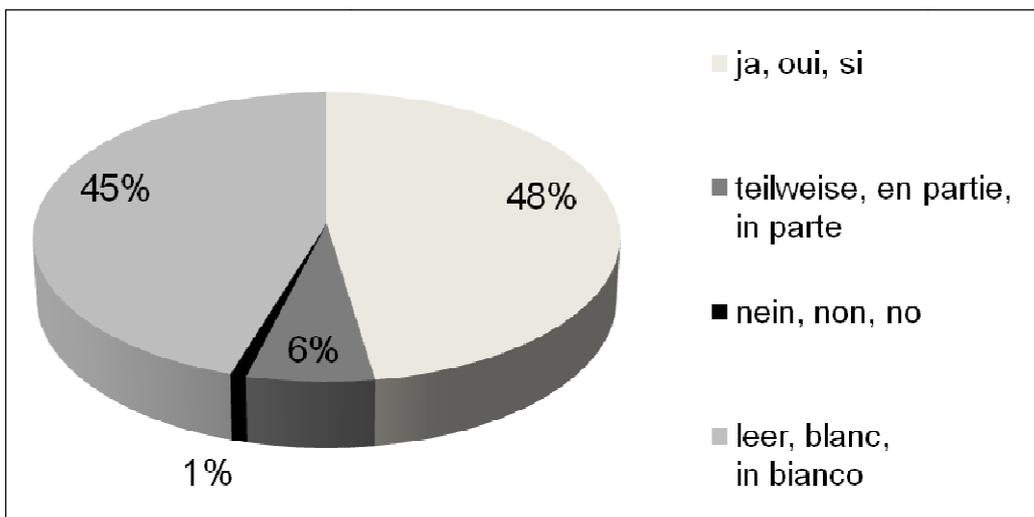
Ha risposto in modo **NEGATIVO** solo la VAP, secondo cui quattro collegamenti cadenzati all'ora risulterebbero accettabili soltanto se anche al traffico merci si garantissero due tracce all'ora.



#### d) Siete anche voi dell'avviso che l'ampliamento della capacità debba comprendere una riduzione dei tempi di viaggio?

##### Tendenza generale

I partecipanti che hanno risposto a questa domanda approvano a larga maggioranza (59 su 68) una riduzione dei tempi di viaggio nel quadro dell'ampliamento della capacità. Molti non la ritengono invece prioritaria; secondo i nove partecipanti parzialmente favorevoli o contrari, il traffico merci ne risulterebbe particolarmente penalizzato.



##### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 59 partecipanti: 18 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), la CTP, quattro partiti (PPD, PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB, Städteallianz-ÖVOZCH), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 16 organizzazioni e altre 14 prese di posizione.

Il PPD è favorevole soprattutto laddove i tempi di viaggio sono notevolmente più elevati rispetto al TMI. L'UTP ritiene in linea di massima opportuno cogliere questa occasione, precisando che vanno comunque attentamente ponderati gli interessi. Secondo il PS la riduzione dei tempi di percorrenza deve ispirarsi al principio della necessità piuttosto che della possibilità. Diversi (Verdi, WWF, Allianzö-Vlni, FPC) osservano che essa non debba costituire un obiettivo di per sé; taluni (SZ, Travail.Suisse, SVI, transfair, GL) la definiscono non prioritaria o di secondaria importanza, altri (Comitato del Lötschberg, MGB, Infra) la approvano solo se necessaria per il sistema dei nodi ferroviari. L'USS ritiene importante la cadenza e non la velocità. Secondo l'Unione città tale misura deve essere una conseguenza del principio dei nodi (principio della necessità) e favorire l'incremento della capacità (anche secondo l'ATA). BS è favorevole alla sua adozione per i collegamenti principali tra le aree metropolitane, il Komitee Pro Wisenberg per le tratte internazionali. Le FFS ritengono che la misura vada esaminata di caso in caso, secondo la SOB essa favorisce il consolidamento degli orari, mentre l'Aktion Freiheit und Verantwortung auspica miglioramenti nel traffico viaggiatori e nel traffico merci.



Diversi partecipanti hanno riserve rispetto ad altri settori: per Alpenini, BLS e UP la misura non deve avere ripercussioni negative sulle capacità del traffico merci, per UR e SAB non ne deve avere sulle fermate, per BL e CTPNWCH sugli attuali nodi principali e per NE sul sistema dei nodi ferroviari. FR ritiene che tale misura non sarà sufficiente per raggiungere un tempo di sistema di 60 minuti tra i nodi. AG auspica ampliamenti a tappe (soprattutto per il Chestenberg). Secondo la RhB occorre evitare reti separate. citrap-vaud chiede nuove tratte riservate al traffico ad alta velocità.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli otto partecipanti: un partito (PLR), due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, CentrePatronal), tre organizzazioni (Hupac, CDS, Comitato del Lötschberg) e altre due prese di posizione.

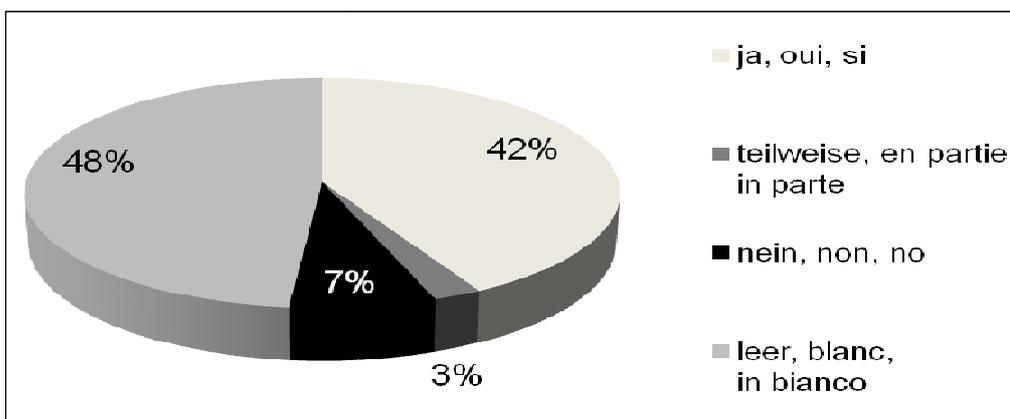
Mentre il PLR si chiede che cosa ne sarà del traffico merci, per Hupac la misura andrebbe attuata per il traffico merci e non per il traffico viaggiatori. Per la CDS e i Porti Renani Svizzeri la riduzione dei tempi di viaggio è accettabile solamente se ne consegue anche un miglioramento per le tracce del traffico merci. economiesuisse comprende le considerazioni svolte ma ritiene che occorra chiarire il conflitto tra obiettivi del traffico merci e quelli del traffico viaggiatori.

Ha risposto in modo **NEGATIVO** solo la VAP, secondo cui la misura è accettabile a condizione che non implichi un peggioramento della qualità delle tracce per il traffico merci.

#### e) Approvate le misure previste per sostenere la capacità concorrenziale del traffico merci su ferrovia e per assicurare in modo più durevole il trasporto a carri completi in Svizzera?

##### Tendenza generale

I partecipanti che hanno risposto a questa domanda hanno approvato a larga maggioranza (52 su 64) le misure previste per sostenere la capacità concorrenziale del traffico merci su ferrovia. Molti contrari, ma anche diversi favorevoli, ritengono che le misure proposte per il traffico merci su ferrovia non siano comunque sufficienti.





## In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 52 partecipanti: la CTP, 16 Cantoni (BE, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), quattro partiti (PPD, SP, Verdi, GLP), due associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB), tre associazioni mantello dell'economia (SSIC, USS, Travail.Suisse), 14 organizzazioni e altre 12 prese di posizione.

Le misure proposte sono considerate da diversi partecipanti insufficienti per il traffico merci e ai fini del trasferimento dalla strada alla ferrovia. CTPNWCH e BL giudicano non adeguate le capacità per il traffico merci in transito, per il TI il problema del traffico pesante transalpino non è risolto. Secondo UR il progetto affronta in modo troppo superficiale la tematica, il PS auspica, ai fini del trasferimento del traffico merci, una realizzazione in tempi brevi della borsa dei transiti alpini e del corridoio con sagoma di carico di quattro metri. L'Aktion Freiheit und Verantwortung chiede di intervenire soprattutto lungo i corridoi della NFTA, per l'USS occorre dare la massima priorità al trasferimento, l'Iniziativa delle Alpi teme che il traffico merci sia considerato di secondaria importanza. Altri (Verdi, Komitee Pro Wissenberg, GLP) chiedono in modo generale misure per favorire il trasferimento. Per Verdi e SAB occorre puntare al trasferimento anche per il traffico interno. pro natura, ATA, AllianzöVini e FPC condividono tale opinione, ma auspicano un trasferimento anche per il traffico d'importazione e d'esportazione e chiedono interventi nel prossimo rapporto sul trasferimento del traffico.

La Litra chiede un programma di sviluppo per il traffico merci, l'HKBB l'inserimento dei Porti Renani Svizzeri (terminale Basilea Nord). I Porti Renani Svizzeri sono dell'avviso che, a livello europeo, l'esistenza del trasporto a carri completi sia fortemente a rischio e auspicano l'introduzione, a medio termine, di treni merci lunghi 1500 metri e, a breve termine, di un piano di utilizzazione della rete integrato per il traffico viaggiatori e il traffico merci. Anche l'UTP ritiene che il trasporto a carri completi sia a rischio ed elenca le differenze, tra strada e ferrovia, in merito alle disposizioni sull'orario di lavoro e gli "ostacoli anacronistici" per i treni nell'attraversare un confine. Anche la RhB auspica migliori condizioni quadro, riguardo ad esempio alle ore di lavoro e di riposo. Anche secondo la SEV, l'esercizio del traffico merci non deve essere penalizzato rispetto a quello del traffico viaggiatori. NE rileva che occorre tenere conto anche delle ferrovie a scartamento ridotto e il Comitato del Lötschberg chiede di riservare le tracce alle offerte redditizie. Mentre transfair auspica che i servizi poco redditizi del trasporto merci vengano indennizzati, la fer è contraria alle sovvenzioni per il traffico merci. SSIC e Infra sono favorevoli alle misure proposte, a condizione che non causino distorsioni di mercato tra ferrovia e strada.

Altri (SZ, FR, VS, GE, ZG, Oustrail, Unione città) fanno notare che tali misure non devono provocare svantaggi per il traffico viaggiatori, in particolare per il TRV ma anche per il traffico a lunga distanza.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli tre partecipanti: un'associazione mantello dell'economia (economiesuisse), un'organizzazione (Hupac) e un'altra presa di posizione.

Secondo economiesuisse, determinante per la concorrenzialità non è tanto la rete ferroviaria quanto le condizioni quadro e gli oneri amministrativi. L'Hupac considera insufficienti le misure e auspica interventi per i corridoi della NFTA, nonché migliori parametri di prestazione delle tracce per il traffico mer-



ci. Anche il Comitato del San Gottardo ritiene che le stime in merito alla domanda del traffico merci transalpino siano troppo basse e le misure di ampliamento insufficienti.

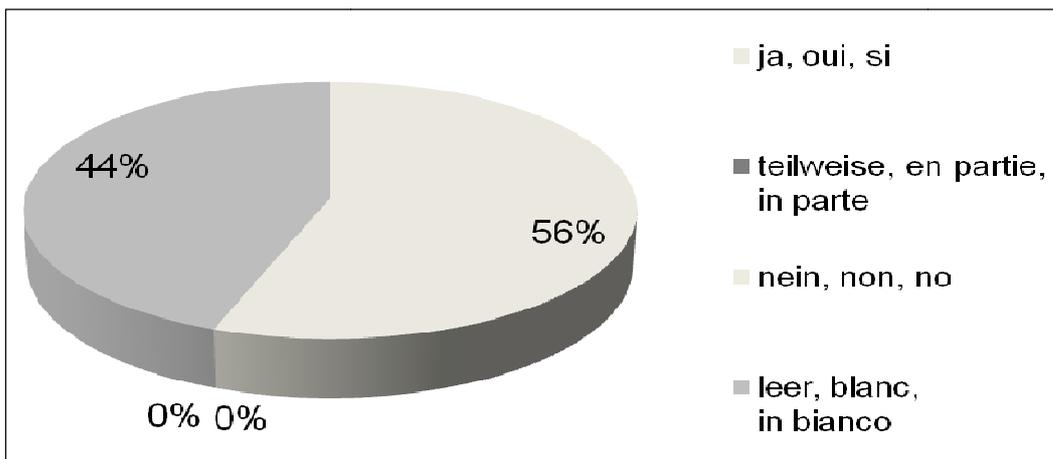
Hanno risposto in modo **NEGATIVO** nove partecipanti: un Cantone (BS), un partito (PLR), un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal), cinque organizzazioni (UP, Pro Ferrovia, FFS, VAP, CDS) e un'altra presa di posizione.

BS giudica insufficienti le misure di ampliamento previste ed eccessivamente basse le stime sull'evoluzione del traffico. Secondo il PLR non si è tenuto sufficientemente conto del trasferimento del traffico pesante transalpino e dell'ulteriore sviluppo del traffico merci. Per Pro Ferrovia manca il corridoio di quattro metri. La VAP chiede obiettivi di miglioramento per il traffico merci e un aggiornamento delle condizioni quadro. La CDS considera le misure insufficienti e vaghe, chiede inoltre interventi per migliorare i collegamenti tra le piazze economiche, i porti e i luoghi di trasbordo. Le FFS reputano importante l'efficienza dell'asse est-ovest ed essenziale la costruzione della galleria del Chestenberg. Il CentrePatronal e l'ass.rout.VD ritengono che i prezzi delle tracce penalizzino il traffico merci e che la Confederazione abbia pagato un prezzo eccessivo per la NFTA, con effetti negativi per l'Arco Lemánico.

#### f) Il progetto prevede anche l'adozione di misure che concernono le ferrovie private. Condivide questa impostazione?

##### Tendenza generale

Tutti i partecipanti che hanno risposto alla domanda condividono, senza eccezioni, questa impostazione (69) e sono favorevoli al completamento dell'elenco delle ferrovie private e alla parità di trattamento.



##### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 69 partecipanti: la CTP, 17 Cantoni (BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, JU), sei partiti (PPD, PLR, PS, PCS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Associazione Comuni, Unione



città, SAB), quattro associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, USS, Travail.Suisse), 20 organizzazioni e altre 18 prese di posizione.

La misura è ampiamente sostenuta e addirittura ritenuta indispensabile. L'UTP fa notare che 800 chilometri della rete a scartamento normale e 1600 chilometri della rete a scartamento metrico sono di proprietà delle ferrovie private e che anche in questo settore esistono grossi problemi di capacità. Secondo il PS occorre evitare un sovraccarico della capacità anche nell'ambito delle ferrovie private. Il PCS chiede una maggiore attenzione per le esigenze delle aree non metropolitane e un finanziamento migliore delle ferrovie private. Secondo il SAB l'elenco deve essere completato e le ferrovie private devono ricevere un importo superiore. La FST e le FUS sottolineano che le ferrovie private sono spesso determinanti per consentire ai turisti di accedere alle regioni con poche strutture. UR sostiene le misure soprattutto laddove la domanda non può essere soddisfatta a causa dei problemi di capacità, ma chiede di tenere conto dei costi susseguenti a carico dei Cantoni. BS puntualizza che il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità deve essere chiarito tra Confederazione e Cantone. FR e Oustrail auspicano una parità di trattamento per tutte le ferrovie private, mentre VS chiede una procedura chiara. Secondo la SOB non sempre viene conferita la necessaria priorità alle misure prevalentemente a favore delle ferrovie private ma di competenza delle FFS. Anche il Verein Hauptstadtregion Schweiz è dell'avviso che non si tiene sempre sufficientemente conto degli investimenti nella rete ferroviaria privata. Per la CDS occorre integrare anche le esigenze del locale traffico merci ferroviario.

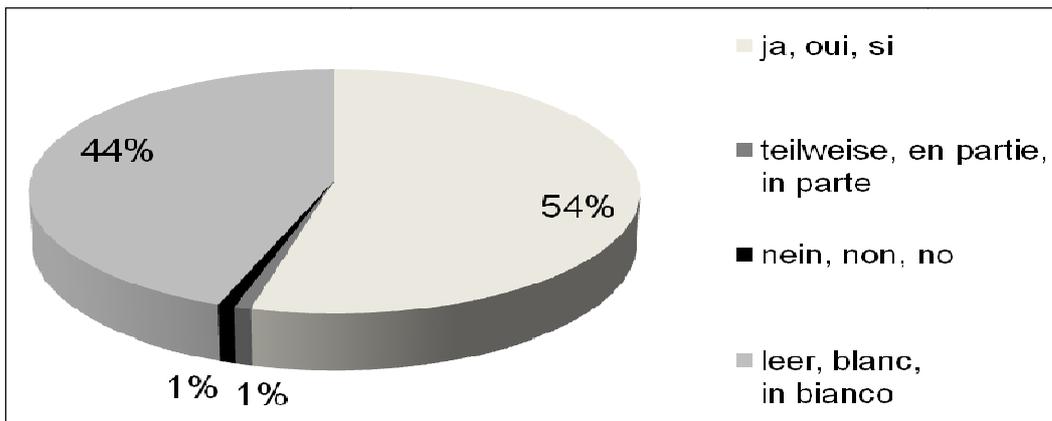
Diversi partecipanti esprimono richieste di carattere regionale. OW sottolinea ad esempio l'importanza del raddoppio del binario lungo tutta la tratta Lucerna – Hergiswil, BL auspica che si prendano in considerazione la BLT e la WB, AG la WSB e la BDWM e TI la Regione San Gottardo. VD critica l'assenza di alcun progetti regionali, la città La-Chaux-de-Fonds quella della CJ. CTPNWCH e Komitee Pro Wisenberg criticano il fatto che la tratta Vevey – Blonay abbia la precedenza sulla Basilea – Rheinfelden o sulla galleria del Wisenberg.



**g) Il programma STEP non sarà realizzato in una sola fase, ma in varie tappe di ampliamento. Condividete questa impostazione?**

**Tendenza generale**

Salvo due eccezioni, i partecipanti accolgono con favore un ampliamento in varie tappe (67 su 69). Diverse prese di posizione auspicano fasi più ampie, criticano l'ordine di priorità e la mancanza di informazioni in merito alle tappe successive.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 67 partecipanti: la CTP, 18 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), cinque associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, USS, Travail.Suisse, CentrePatronal), 21 organizzazioni e altre 16 prese di posizione.

La realizzazione in varie fasi è sostenuta da molti in modo esplicito (tra cui economiesuisse, SAB, CentrePatronal, UP). L'UTP la considera uno degli aspetti più convincenti del progetto FAIF. Altri (ATA, FPC e AllianzöVlni) accolgono con favore la possibilità di rivedere i progetti. Diversi (Verdi, ATA, WWF, FPC, AllianzöVlni, asci, Komitee Zimmerberg light, FRC) chiedono entro breve una definizione graduale delle successive fasi di ampliamento.

Diversi partecipanti hanno delle riserve di varia natura: LU teme che la pianificazione del finanziamento causerà ritardi alla realizzazione. GE auspica pacchetti più ampi. Secondo l'Alpenini gli investimenti urgenti non devono essere rimandati oltremisura. Anche Pro Ferrovia ritiene troppo lunghi i tempi di realizzazione. Per BL e CTPNWCH le priorità non sono stabilite in modo adeguato. Il Komitee Pro Wisenberg ritiene che la procedura proposta non debba impedire l'attuazione dei grandi progetti. I Porti Renani Svizzeri chiedono maggiori fondi per la prima fase di ampliamento.

L'Unione città è **PARZIALMENTE** favorevole in quanto ritiene discutibile la prevista realizzazione a tappe e teme per la certezza della pianificazione.



Ha risposto in modo **NEGATIVO** la Städteallianz VOZCH, secondo cui lo STEP è frutto di una politica dei piccoli passi, ossia privo di coraggio e carente di certezza della pianificazione e di tabelle di marcia vincolanti.

### Osservazioni generali su STEP

Diversi partecipanti hanno formulato osservazioni generali su STEP:

#### Richiesta di attribuzione di un progetto al livello di priorità 1

- LU, OW, NW, altre organizzazioni della Svizzera centrale: stazione sotterranea di Lucerna anziché potenziamento delle capacità lungo il Rotsee e nella zona Fluhmühle-Lucerna. NW osserva che i Cantoni LU, OW e NW sono disposti a partecipare in modo sostanziale al finanziamento.
- UR, CTPZCH: galleria dell'Axen con aggiramento di Flüelen
- SO, BL, Comitato del Lötschberg, BS: Wisenberg, nuovo traforo del Giura
- CTPZCH: Zimmerberg II

#### Richieste concernenti progetti e offerte specifici

- ZG: definire la migliore variante per lo Zimmerberg (fabbisogno finanziario, momento di realizzazione) e prepararne la realizzazione d'intesa con i Cantoni.
- Comitato del Lötschberg: prevedere il completamento del Lötschberg nella seconda tappa.
- BL: prevedere un contributo federale supplementare di 100 milioni per il raccordo ferroviario dell'EuroAirport.
- SH: critica l'assenza di commenti sui progetti (ferrovia celere SH, linea del Reno superiore, ecc.).
- AI: l'introduzione di quattro treni per ora e direzione tra Zurigo e San Gallo indebolisce il raccordo di Gossau e quindi del Canton AI; non è pertanto accettabile e deve essere riesaminata.
- CTPNWCH ritiene che le priorità non siano stabilite in modo adeguato e fa riferimento all'ampliamento a quattro binari tra Liestal e Zurigo, il progetto «Herzstück Basel» della Regio S-Bahn Basilea, la stazione sotterranea RBS di Berna e il raccordo ferroviario dell'EuroAirport.
- TG: a medio termine è da prevedere il raccordo RE San Gallo – Romanshorn – Costanza fino a Singen – Sciaffusa – Basilea, a lungo termine il treno BODEX Costanza – Rorschach – Coira.
- JU: la linea lungo il versante sud del Giura è trascurata, il nodo di Delémont è essenziale e manca il collegamento Bienne – Belfort.
- FFS: a seguito della focalizzazione sul traffico regionale, anche la Confederazione deve aumentare gli indennizzi supplementari che versa per le prestazioni del TRV; occorre inoltre realizzare il corridoio di quattro metri (mediante il credito per il trasferimento).

#### Altre osservazioni

- CTP: l'eliminazione dei problemi di capacità durante gli orari di punta è condivisibile. Occorre prendere seriamente in considerazione le ipotesi di offerta formulate dai Cantoni (pianificazioni cantonali che tengono conto delle autolinee e del traffico locale). Vanno considerati gli obiettivi generali fissati nell'ambito della politica della mobilità.



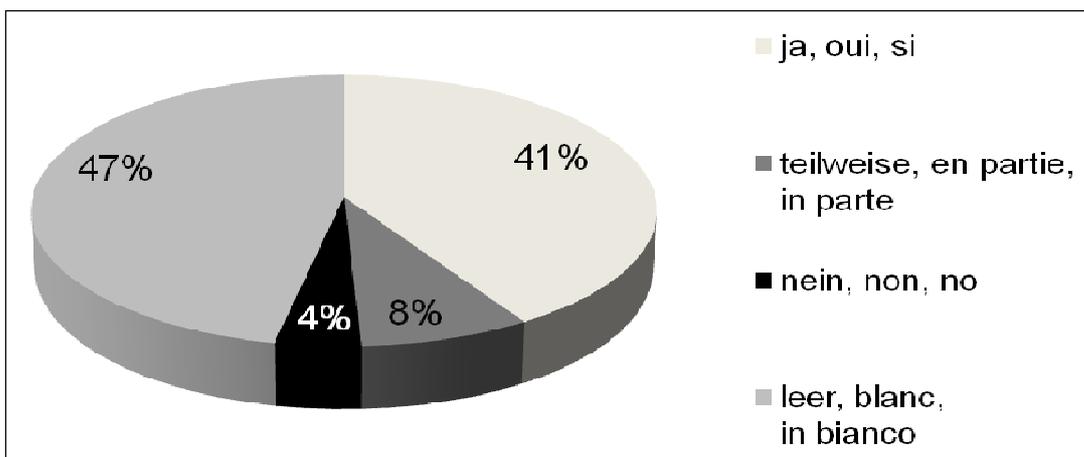
- BS: per l'attribuzione ai livelli di priorità non devono essere osservati solamente i criteri/risultati dei moduli regionali, ma anche gli obiettivi e gli impegni prioritari così come l'incremento della capacità.
- NE: coinvolgimento dei Cantoni nella pianificazione di STEP
- PS: tutti i progetti di STEP, compreso il finanziamento, devono essere definiti fin d'ora. L'elenco dei progetti deve essere aggiornato sulla base dell'articolo 10 LSIF e l'ordine di priorità dei progetti stabilito in base a criteri chiari; l'elenco deve essere condiviso dalle regioni.
- Unione città: occorre elaborare una pianificazione vincolante a lungo termine che coinvolga Cantoni e Comuni.
- SAB, USAM, VAP: critica l'assenza di una visione globale che tenga conto di tutti i vettori, nella fattispecie l'assenza di un analogo programma di sviluppo Strada 2030.
- UTP, Pro Ferrovia, BLS, Amici della Natura Svizzera, Komitee Pro Wisenberg, HKBB: il traffico merci merita una maggiore attenzione.
- UTP: piano di utilizzazione della rete integrato per il traffico viaggiatori e merci.

## Punto 8 - Ampliamento previsto fino al 2025

### a) Approvate gli obiettivi della fase di ampliamento prevista fino al 2025?

#### Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (51 su 66) approva gli obiettivi della fase di ampliamento prevista fino al 2025, mentre 15 non li condividono o li accetta solo parzialmente. Le obiezioni riguardano la portata della fase, considerata troppo esigua, e la scarsa considerazione del traffico merci.



#### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 51 partecipanti: la CTP, 15 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, GL, ZG, SO, BS, BL, GR, AG, TI, VD, GE, JU), cinque partiti (PPD, PLR, PS, Verdi, GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), quattro associazioni mantello



dell'economia (economiesuisse, SSIC, USS, CentrePatronal), 14 organizzazioni e altre 11 prese di posizione.

Diversi partecipanti (BE, LU, ZG, AG, GE, PS, Verdi, USS, Litra, FFS, FPC, ATA, Alpenini, FRC, acsi, AllianzöVlni, WWF) ritengono la fase di ampliamento 2025 insufficiente per conseguire gli obiettivi e auspicano una realizzazione in tempi più rapidi e un maggior numero di interventi. Per SZ, TI ed economiesuisse deve essere data la priorità all'eliminazione dei problemi di capacità. Secondo BL e CTPNWCH occorre concentrarsi sui problemi di capacità negli agglomerati piuttosto che nell'area alpina. economiesuisse sottolinea che l'ampliamento deve essere commisurato ai mezzi disponibili e che occorrerebbe prestare maggiore attenzione alle esigenze del traffico merci. Le FFS chiedono una differenziazione tra obiettivi di FFS e BLS, da un lato, e quelli delle ferrovie private dall'altro. Secondo l'USS lungo la tratta Zurigo – Berna occorre garantire quattro collegamenti cadenzati all'ora. Il Comitato del San Gottardo auspica la realizzazione in tempi brevi di una seconda fase che includa i grandi progetti rinviati.

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli dieci partecipanti: tre Cantoni (FR, VS, NE), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città), tre organizzazioni e altre tre prese di posizione.

L'UTP condivide gli obiettivi, ma li ritiene incompleti. Per FR e Unione città non si tiene sufficientemente conto del completamento del sistema dei nodi. Diversi (UP, VAP, Porti Renani Svizzeri e Hupac) ritengono che il traffico merci (interno) non sia sufficientemente considerato e auspicano che venga anteposto al traffico turistico. VS e NE criticano l'assenza di progetti urgenti nella fase di ampliamento 2025. Gli UmweltfreisinnigenSG condividono solo parzialmente gli obiettivi.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** cinque partecipanti: un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), due organizzazioni e altre due prese di posizione.

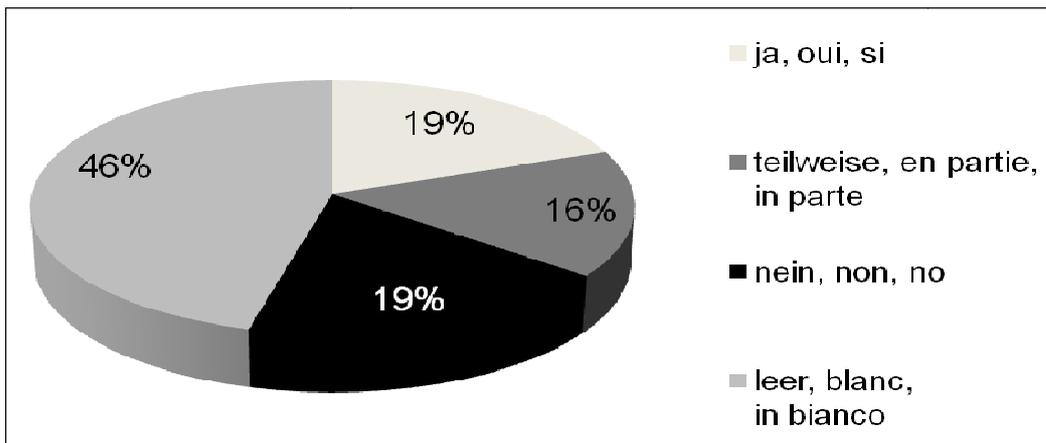
I contrari non condividono la definizione delle priorità (StädteallianzöVOZCH in merito alle zone turistiche, Aktion Freiheit und Verantwortung al traffico viaggiatori cui ritiene vada anteposto il traffico merci, VAP alle condizioni di produzione per il traffico merci interno, Komitee Pro Wisenberg all'asse est-ovest). Il Comitato del Lötschberg giudica gli obiettivi e i mezzi troppo modesti.



## b) Approvate i progetti previsti in tale fase di ampliamento?

### Tendenza generale

Le risposte (67) sui progetti previsti si suddividono in modo equilibrato tra quelle totalmente POSITIVE (24), solo IN PARTE positive (20) e CONTRARIE (23). Solo pochi partecipanti li approvano senza riserve. La larga maggioranza auspica una fase di ampliamento 2025 più ampia e/o una sua realizzazione in tempi più brevi.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 24 partecipanti: tre Cantoni (NW, GL, VD), quattro partiti (PPD, PS, Verdi, GLP), due associazioni mantello dell'economia (USS, CentrePatronal), otto organizzazioni e altre sette prese di posizione. Diversi partecipanti (SP, Verdi, Alpenini, FPC, ATA, WWF) ritengono che la fase di ampliamento non sia sufficiente e i suoi tempi di realizzazione troppo lunghi. VD e BLS chiedono alcune integrazioni (si veda il punto 8c).

Si sono dichiarati **PARZIALMENTE** favorevoli 20 partecipanti: dieci Cantoni (LU, UR, SZ, SO, BS, BL, GR, TI, NE, GE), un partito (PLR), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), un'associazione mantello dell'economia (economiesuisse), tre organizzazioni e altre quattro prese di posizione.

economiesuisse auspica che sia attribuito un peso maggiore alle esigenze del traffico merci. Il PLR non comprende del tutto i criteri in base ai quali sono stati scelti i progetti e considera poco chiaro il rapporto costi-benefici. Per BL e CTPNWCH mancano considerazioni sui benefici globali, mentre per la SOB occorre rivedere l'ordine di priorità. Anche per l'UTP i criteri per la scelta dei progetti non sono chiari; inoltre la galleria del Chestenberg è ritenuta necessaria per garantire quattro collegamenti all'ora tra Berna e Zurigo e per il traffico merci. UR e SZ sono dell'avviso che la Svizzera centrale sia stata trascurata. SO ritiene che occorra realizzare l'intera offerta di base del SIF e soprattutto l'accelerazione Zurigo – Soletta – Bienna. GR solleva dei dubbi in merito all'introduzione della cadenza semioraria tra Zurigo e Coira. Diversi partecipanti criticano l'assenza di determinati progetti (BS dei progetti indicati al punto 8c, AG del Chestenberg, il Comitato del Lötschberg delle varianti di completamento) o ne chiedono l'aggiornamento (SG dei corridoi Zurigo – Coira e San Gallo – Rapperswil).



Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 23 partecipanti: sei Cantoni (BE, ZG, FR, AG, VS, JU), un'associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (StädteallianzöVOZCH), sei organizzazioni e altre dieci prese di posizione. L'Hupac non approva i progetti previsti per la fase di ampliamento 2025 perché ritiene insufficienti i benefici per il traffico merci (meno del 15 % dei progetti). La StädteallianzöVOZCH non ritiene convincenti i criteri e auspica che i progetti vengano scelti in base al loro contributo alla crescita della Svizzera. Pro Ferrovia è contraria all'impostazione orientata alla politica regionale. Le FFS ritengono che, per quel che concerne le tappe successive dell'ampliamento, le priorità vadano definite diversamente. Diversi partecipanti criticano l'assenza di determinati progetti (si veda anche il punto 8c).

### c) In caso di risposta negativa, quali progetti ritenete più urgenti?

#### Tendenza generale

I partecipanti alla consultazione indicano numerosi progetti ritenuti più urgenti. Le considerazioni al riguardo sono soprattutto di carattere regionale e settoriale.

#### In dettaglio

Sono stati segnalati i seguenti progetti, distribuiti sull'intero territorio nazionale:

- realizzazione completa dell'offerta di base del SIF (SO);
- Chestenberg (BS, BL, AG, UTP, VAP, economiesuisse, CDS, UP, Pro Ferrovia, FFS, CTPNWCH, Alpenini, USS e per SO eventualmente anche un'alternativa);
- galleria di Brütten (economieuisse, StädteallianzöVOZCH, UP, TG, VAP, CDS, Metropolitan-konferenz ZH);
- seconda galleria di base dello Zimmerberg (ZG, StädteallianzöVOZCH, Metropolitantkonferenz ZH);
- Zimmerberg light (Komitee Zimmerberg light);
- stazione sotterranea di Lucerna (LU, Komitee Tiefbahnhof LU, LuzernPlus, IHKZCH);
- tratta Losanna – Ginevra per il traffico merci (UP, GE, economiesuisse, VAP, CDS);
- separazione dei flussi di traffico Basilea-Est/Muttentz/Pratteln (BL, Comitato del Lötschberg, Hupac, CTPNWCH);
- galleria del Wisenberg, ossia nuovo traforo del Giura (BL, Comitato del Lötschberg, AG, CTPNWCH, Komitee Pro Wisenberg, Porti Renani Svizzeri, CITraPCH);
- completamento della galleria di base del Lötschberg e progetto dettagliato (Comitato del Lötschberg, BLS, VS, SAB, Komitee Pro Wisenberg, Ouestrail, Regionalkonferenz Bern-Mittelland);
- corridoio di quattro metri lungo l'asse del San Gottardo (UR, Aktion Freiheit und Verantwortung, Pro Ferrovia);
- nuova galleria dell'Axen (UR, SZ, Hupac, Alpenini);
- raccordo ferroviario dell'EuroAirport (BS, aeroporto di Basilea-Mulhouse);
- terminale per container Basilea-Nord (BS, Porti Renani Svizzeri);
- posa di un secondo binario in vari punti nel Laufental (BL, CTPNWCH, CITraPNWCH);



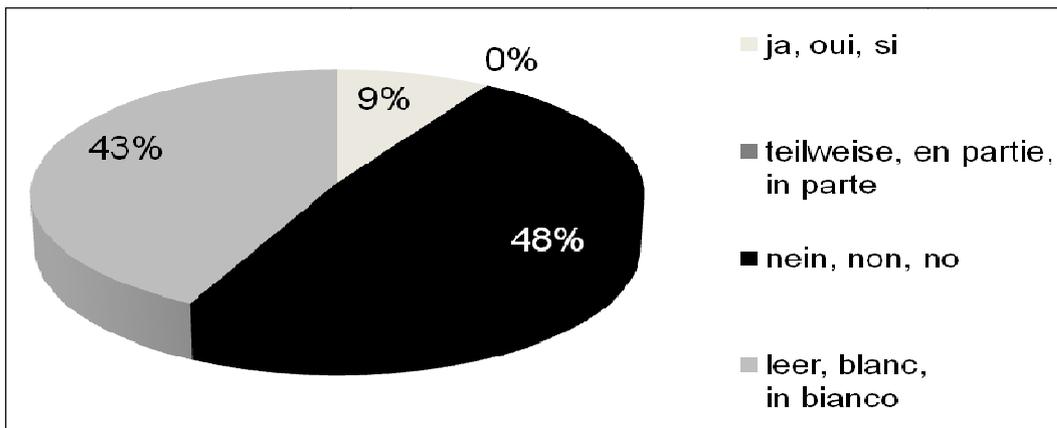
- circonvallazione di Bellinzona: Biasca sud – Camorino (TI, economiesuisse, Hupac, VAP, DHS, Alpenini);
- potenziamento delle capacità Sciaffusa – Bülach e partecipazione ai costi per l'elettrificazione Sciaffusa – Basilea Badischer Bahnhof (SH);
- aumento delle prestazioni a Winterthur (TG);
- due collegamenti veloci supplementari Zurigo – San Gallo entro il 2018 senza galleria di Brütten (SG, UmweltfreisinnigenSG, CITraPOCH);
- seconda galleria dell'Heitersberg (Metropolitankonferenz ZH);
- Herzstück Regio-S-Bahn (BS);
- preservazione del terreno necessario per un raddoppio del binario Zurigo – Coira (GR);
- ampliamento della stazione di Berna (BLS, Regionalkonferenz Bern-Mittelland);
- Gümligen – Münsingen (Comitato del Lötschberg, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, CTPNWCH, BLS);
- raddoppio del binario zb (NW);
- accelerazione Losanna – Berna (FR, USS);
- nodo di Ginevra, progetti di NStCM, MBC, LEB, TRAVYS e FFS (VD);
- ampliamento della stazione di Ginevra-Cornavin (GE, Città di Ginevra);
- adeguamento per il traffico merci Stein – Säkingen – Winterthur, Basilea – Delémont – Bienna, Soletta – Payerne – Puidoux (ATA BS/BL, Porti Renani Svizzeri);
- modulo Arco giurassiano (NE);
- collegamento Brugg – Mägenwil (AG);
- raddoppio del binario Buchs – Sevelen anziché investimenti tra Sargans e Landquart (regione Sarganserland-Werdenberg, UmweltfreisinnigenSG, CITraPOCH);
- ampliamento della stazione di Zurigo Stadelhofen (Metropolitankonferenz ZH);
- moduli SOB 2, 4 e 5 (SOB);
- stazioni di Andermatt, Zermatt e punti d'incrocio sul passo dell'Oberalp (MGB);
- raddoppio del binario Uster – Aathal;
- Stadtbahn Obersee con sezione a doppio binario Uznach – Schmerikon (CITraPOCH);
- corridoio per il traffico combinato via Luino, Chiasso e Sempione (Hupac).



**d) La fase di ampliamento fino al 2025 prevede investimenti per 3,5 miliardi di franchi. Concor-  
date sull'entità degli interventi previsti?**

**Tendenza generale**

La grande maggioranza di coloro che hanno risposto a questa domanda (60 su 71) non concorda sull'entità degli interventi previsti, ritenuta troppo esigua. 11 partecipanti approvano invece l'entità proposta.



**In dettaglio**

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 11 partecipanti, tra cui due partiti (PPD, PLR), tre associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, SSIC, CentrePatronal), un'organizzazione (SVI) e altre cinque prese di posizione.

Il PPD ritiene ipotizzabile un riesame dell'entità qualora i progetti urgenti debbano essere realizzati nel corso di questa prima tappa. La RhB concorda sull'entità, considerata comunque il minimo indispensabile, ma auspica una realizzazione in tempi più rapidi. Il PLR è favorevole a condizione che sia dimostrato il necessario rapporto costi-benefici e l'economiesuisse se i relativi mezzi sono disponibili. CentrePatronal, fer e ass.rout.VD sono contrari a qualsiasi aumento. Gli UmweltfreisinnigenSG ritengono appropriata l'entità degli interventi previsti, ma inadeguata la distribuzione dei progetti.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 60 partecipanti: la CTP, 21 Cantoni (BE, ZH, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), tre partiti (PS, Verdi, GLP), tre associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (Unione città, SAB, Städteallian-zöVOZCH), un'associazione mantello dell'economia (USS), 19 organizzazioni e altre 12 prese di posizione.

Tutti i partecipanti contrari respingono l'entità degli interventi previsti e auspicano un potenziamento della fase di ampliamento 2025 (si veda il punto 8e).



## **e) Se ritenete opportuno attuare un ampliamento maggiore, quali ulteriori interventi andrebbero previsti? Con quali fondi supplementari dovrebbero essere finanziati?**

### **Tendenza generale**

Molti partecipanti ritengono adeguato un ampliamento per un totale di 5-6 miliardi di franchi. Taluni indicano anche importi superiori, fino a 21 miliardi di franchi. Un buon numero di partecipanti suggerisce di utilizzare le risorse della Confederazione per il finanziamento (cfr. punto 3d). Per quanto concerne il contenuto di un ampliamento maggiore le opinioni divergono a dipendenza degli interessi regionali o del settore (cfr. punto 8c).

### **In dettaglio**

Molti partecipanti (ZH, SZ, GL, ZG, SO, GR, BL, GE, AR, TG, VD, PS, Unione città, BLS, FRC, Hupac, Litra, FFS, FPC, UTP, ATA, WWF, SOB, CTP, Aktion Freiheit und Verantwortung, AllianzöVlni, acsi) ritengono adeguato un ampliamento per un totale di 5-6 miliardi di franchi. Diversi partecipanti suggeriscono importi superiori, ovvero sette (AG, Comitato del Lötschberg), otto (VS, Ouestrail), dieci (Alpenini) o 21 (Pro Ferrovia) miliardi di franchi; altri chiedono un importo solo leggermente superiore (SAB, 4,3 mia. fr. per il completamento del Lötschberg). Alcuni partecipanti ritengono che con un ampliamento maggiore siano accettabili tempi di realizzazione più lunghi (ad es. VS).

Possibili fonti di finanziamento indicate (cfr. punti 3c e 3d):

- maggiore partecipazione della Confederazione (SZ, AG, Unione città);
- rinuncia al pagamento degli interessi sugli anticipi del Fondo FTP (UTP);
- aumento dell'IVA (Hupac);
- fondi UE (Hupac);
- aumento dei mezzi provenienti dall'imposta sugli oli minerali (CITraPCH, ATA);
- contributi ai singoli progetti da parte dei Cantoni direttamente interessati (ZG).

### **Osservazioni generali sulla fase di ampliamento 2025**

Diversi partecipanti hanno formulato osservazioni sulla fase di ampliamento:

- ZH ritiene che i lavori di progettazione della seconda fase di ampliamento debbano già essere ben definiti, in particolare quelli concernenti la galleria di Brütten, l'eliminazione dei problemi di capacità presso Aathal e, al più presto, anche la stazione di Zurigo Stadelhofen.
- TG è dell'avviso che i miglioramenti dell'offerta previsti dalla legge SIF nella Svizzera orientale debbano essere realizzati entro dicembre 2018, così come gli ampliamenti finanziati ai sensi della legge sul raccordo RAV<sup>6</sup>.
- CentrePatronal e ass.rout.VD ritengono che la prossima fase debba includere i progetti concernenti le aree metropolitane di Losanna-Ginevra, Zurigo-Uster, Basilea-Liestal e Berna-Münsingen.

---

<sup>6</sup> Legge federale del 18 marzo 2005 sul raccordo della Svizzera orientale e della Svizzera occidentale alla rete ferroviaria europea ad alta velocità (LRAV; 742.140.3)

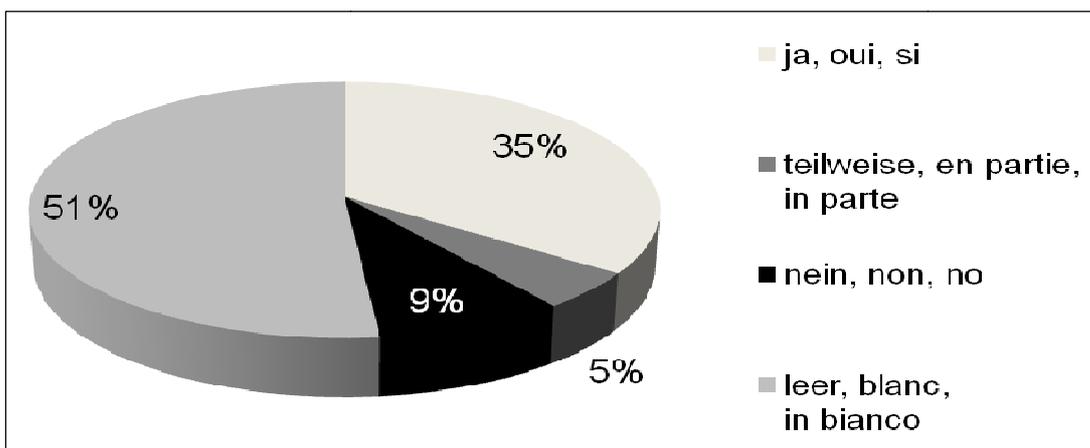


- ACS, auto-schweiz e FRS auspicano una selezione dei progetti di ampliamento in base al rapporto costi-benefici e ad altri criteri quali l'efficienza economica (reddito-costi), la sostenibilità, la necessità e le alternative.
- Le FFS osservano che i lavori di progettazione della fase di ampliamento 2030 devono già essere indicati nel decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025.
- La SOB ritiene che l'introduzione dei treni a due piani debba essere attuata il più rapidamente possibile e che i costi previsti per le misure siano molto elevati.
- L'associazione Hauptstadregion Schweiz ha lanciato un progetto per ottimizzare i collegamenti ferroviari nella regione della capitale e in un secondo tempo stanzerà dei fondi a favore del programma di ampliamento.
- La Metropolitankonferenz ZH critica la mancanza di un orizzonte temporale per la realizzazione delle fasi di ampliamento successive.
- La Città di Ginevra auspica un aumento delle capacità a Ginevra-Cornavin nella seconda tappa.
- L'associazione ProSwissmetro reclama crediti per la pianificazione della rete Swissmetro, della lunghezza di 332 chilometri.
- I Porti Renani Svizzeri chiedono che la prima fase di ampliamento venga estesa fino al 2027.

## Punto 9 - Approvate gli adeguamenti della legge SIF?

### Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti che hanno risposto a questa domanda (43 su 60) approva gli adeguamenti proposti e auspica il mantenimento degli obiettivi e delle misure previsti dalla legge SIF. L'aspetto maggiormente criticato è stato lo stralcio della galleria del Chestenberg dalla legge.



### In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 43 partecipanti: 12 Cantoni (BE, LU, UR, SZ, FR, GR, TI, VD, VS, NE, GE, JU), quattro partiti (PPD, PLR, Verdi, GLP), un'associazione mantello dei Comuni, delle città



e delle regioni di montagna (SAB), due associazioni mantello dell'economia (USS, Travail.Suisse), 15 organizzazioni e altre nove prese di posizione.

Un elevato numero dei favorevoli (FR, JU, Verdi, FRC, pro natura, SEV, FPC, ATA, WWF, AllianzöVini, SEV, acsi) osserva che gli obiettivi previsti dovranno essere perseguiti anche in futuro e le misure andranno attuate. Alcune prese di posizione contengono riserve sull'abrogazione dell'articolo 10 LSIF e sulla fase di ampliamento 2025. Taluni (USS, Alpenini, UTP) ritengono che la galleria del Chestenberg debba essere realizzata durante la prima fase di ampliamento, le FFS che la realizzazione di questa galleria vada prevista per legge nel programma STEP e il Comitato del Lötschberg che i progetti stralciati vadano integrati nel progetto FAIF. Il PLR accetta la rinuncia alla galleria del Chestenberg e accoglie con favore il potenziamento delle capacità tra Balerna e Mendrisio, così come l'ampliamento della stazione di Losanna e la ristrutturazione di quella di Chiasso. Pro Ferrovia approva gli adeguamenti dell'articolo 2 LSIF.

Sono **PARZIALMENTE** favorevoli sei partecipanti, ossia due Cantoni (BS, BL), un'associazione mantello dell'economia (CentrePatronal) e altre tre prese di posizione.

Diversi partecipanti (BS, BL, CTPNWCH, Comitato del San Gottardo) sono contrari all'abrogazione dell'articolo 10 LSIF. Secondo BL e BS esso funge infatti da base per la realizzazione della galleria del Wisenberg e, qualora venisse abrogato, occorrerebbe introdurre una disposizione transitoria per le misure indicate nell'articolo 10 capoverso 2. CTPNWCH e Comitato del San Gottardo sono contrari allo stralcio della galleria del Chestenberg. CentrePatronal e ass.rout.VD approvano unicamente l'adeguamento relativo al nodo di Losanna.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** 11 partecipanti: due Cantoni (SO, AG), un partito (PS), quattro organizzazioni e altre quattro prese di posizione.

Alcuni partecipanti si oppongono all'abrogazione dell'articolo 10 LSIF (AG, Komitee Tiefbahnhof LU, LuzernPlus e IHKZCH, quest'ultima perché le misure previste da tale articolo per la tratta Lucerna – Zurigo non sono state attuate). Sono contrari alla rinuncia della galleria del Chestenberg AG (secondo cui altrimenti la galleria deve essere integrata nella fase di ampliamento 2025), UP, VAP e DHS. SO auspica che l'offerta SIF venga realizzata entro i termini prestabiliti. Anche il Komitee Pro Wisenberg si oppone allo stralcio della galleria del Wisenberg e chiede che sia prevista dalla legge. Il PS è contrario all'adeguamento dell'articolo 2 LSIF e ritiene che i progetti debbano essere ulteriormente sviluppati ai sensi dell'articolo 10 LSIF; lo sviluppo nazionale della rete non va privato delle proprie basi giuridiche.

### 3.4 Altre osservazioni

#### Punto 10: Avete altre osservazioni sul progetto? Quali?

##### Osservazioni dei Cantoni



CTP: l'impostazione globale (ferrovia e strada) non è sufficientemente chiara. Richiesta in merito al capoverso 1 e a un nuovo capoverso 4 articolo 51a Lferr. Le convenzioni sulle prestazioni dovrebbero essere ridefinite ogni anno.

BE: occorre prevedere una descrizione della soluzione transitoria per il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria e una durata indeterminata per il Fondo infrastrutturale, garantire ai Cantoni di avere voce in capitolo in materia di convenzioni sulle prestazioni tra Confederazione e FFS e adeguare di conseguenza l'articolo 51 Lferr. Le convenzioni sulle prestazioni con le imprese di trasporto concessionarie vanno concluse per una durata di quattro anni, ma adeguate ogni anno.

UR: per il collegamento dell'area alpina centrale deve essere data la massima priorità alla tratta di montagna del San Gottardo, alla stazione di Altdorf e a quella di Andermatt.

SZ: occorre dare la priorità al risanamento fonico.

ZG: poiché il programma STEP non tiene sufficientemente conto delle aree metropolitane, la Svizzera è destinata a subire un'ulteriore dispersione degli insediamenti.

FR: le convenzioni sulle prestazioni con le imprese di trasporto hanno una durata troppo lunga, devono poter essere rinegoziate ogni anno (art. 51 Lferr).

FR e GR: la quota cantonale del 17 per cento sui ricavi lordi dell'imposta federale diretta non deve in nessun caso essere ridotta.

BL: il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e di quella stradale deve essere armonizzato e quello delle prestazioni del traffico regionale garantito sul lungo termine.

SH: le offerte e i progetti varati dalla Metropolitankonferenz ZH l'11 gennaio 2010 sono ritenuti insufficienti.

VD: auspica un ulteriore coinvolgimento, in tempi brevi, della CTP per il progetto definitivo.

NE: adeguamenti degli articoli 48e, 49 e 54 Lferr e della LSIF soprattutto in merito al progetto TransRUN.

#### Osservazioni dei partiti

PLR: occorre evitare di optare per soluzioni di "lusso", per gli ampliamenti è sufficiente uno standard dell'infrastruttura equivalente a quello estero.

Verdi: il Messaggio va completato con spiegazioni più dettagliate sulle società costruttrici indipendenti (art. 48e Lferr).

GLP: il principio di trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia deve essere iscritto nella Costituzione federale anche per il traffico merci interno; la competenza di suddividere i fondi tra FFS e imprese di trasporto concessionarie deve spettare, come finora, all'Assemblea federale.

#### Osservazioni delle associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Unione città: negli articoli 50 e 81a Cost. occorre sottolineare il coinvolgimento dei Comuni. Le Città devono essere rappresentate anche in seno alle delegazioni delle autorità.



StädteallianzVOZCH: il Fondo infrastrutturale deve essere potenziato e la sua durata essere a tempo indeterminato. Per i progetti ferroviari negli agglomerati risulta ridotto in modo inadeguato l'attuale diritto dei Cantoni di avere voce in capitolo. Per quel che concerne la collaborazione delle FFS al FAIF viene inoltre auspicata la trasparenza.

#### Osservazioni delle associazioni mantello nazionali dell'economia

USS: il progetto deve fondarsi sul consenso e su un'elevata identificazione della cittadinanza.

CentrePatronal: occorre tenere conto dell'aumento della popolazione a livello regionale e riformulare il nuovo articolo 87a della Costituzione integrando il nuovo articolo di base 81a capoverso 2 della stessa. È auspicata la pubblicazione dell'analisi del fabbisogno della ferrovia fino al 2030.

#### Osservazioni delle organizzazioni

Alpenini: ha l'impressione che il traffico merci su ferrovia sia considerato di secondaria importanza. Gli ampliamenti importanti vengono realizzati tardi o non vengono attuati. Con la borsa dei transiti alpini il traffico merci su ferrovia potrebbe diventare concorrenziale e necessitare meno sovvenzioni.

BLS: gli intervalli più lunghi tra una manutenzione e l'altra di una tratta consentono di migliorare l'efficienza ma talvolta compromettono notevolmente il traffico viaggiatori e merci.

Pro Ferrovia: l'aumento dei costi costituisce una conseguenza di precedenti misure di risparmio (posticipo della manutenzione).

FFS: chiedono la modifica di diversi articoli della Costituzione, di legge e del relativo decreto federale così come in materia di regolazione.

FSCP: l'ampliamento dell'offerta ferroviaria rischia di favorire un'ulteriore, indesiderata dispersione degli insediamenti in Svizzera e, a causa dell'elevato fabbisogno di corrente elettrica, provocare, anche indirettamente, danni alla natura.

SEV: il margine di manovra per migliorare l'efficienza è stato ampiamente sfruttato. Un ulteriore incremento dell'efficienza andrebbe a scapito della salute e della soddisfazione dei collaboratori. Occorre inoltre conservare e apprezzare il bagaglio di conoscenze disponibili all'interno delle aziende.

ASTAG: respinge la modifica dell'articolo 85 capoverso 2 della Costituzione («trasporti terrestri» anziché «circolazione stradale»).

FRS, auto-schweiz, ACS: si oppongono al nuovo articolo 81a Cost. concernente i trasporti pubblici.

TCS: respinge l'articolo 81a Cost. (offerta sufficiente in tutte le regioni del Paese) poiché non tiene conto di considerazioni legate alla domanda e all'efficienza economica (reddito-costi). Articolo 81a capoverso 2 Cost.: viene posto l'accento sulla copertura dei costi d'esercizio. Le modifiche degli articoli 85a (trasporti terrestri), 86 e 87a capoverso 2 lett. b, d ed e Cost. sono respinte. È richiesta la precisazione dell'espressione *in misura adeguata* nell'articolo 87a capoverso 3 Cost.

UTP: chiede la rinuncia alla deduzione dell'imposta precedente per l'IVA, poiché è paradossale che la Confederazione debba tassare le proprie risorse (riflusso di 1,3 mia. fr. in 30 anni). È pertanto auspicata l'aggiunta di un quarto capoverso all'articolo 51a. Un'altra richiesta riguarda la modifica della LFIInFer in merito all'aggiornamento del contributo dei Cantoni a tale fondo, che deve essere adeguato



nella misura del 100 per cento anziché del 50 per cento all'evoluzione del prodotto interno lordo (cfr. art. 3 LFinFer).

VAP: mancano obiettivi chiari riguardo al miglioramento dell'efficienza e alle ottimizzazioni dei costi del ciclo di vita, così come una strategia di sviluppo più precisa per il traffico merci.

SVI: l'articolo 4 LFinFer è espressamente sostenuto (attività di ricerca) e non deve subire modifiche.

ATA: nonostante le scadenze strette, l'analisi dei risultati della consultazione e il dibattito politico rimangono importanti.

DHS: chiede una definizione più precisa della strategia di sviluppo per il traffico merci in quanto teme che le tracce del traffico merci non siano garantite.

Comitato del Lötschberg: il corridoio di quattro metri va esteso all'asse del Sempione e occorre armonizzare il finanziamento delle imprese di trasporto.

#### Altre prese di posizione

SOB: i costi d'investimento susseguenti non devono solamente essere documentati, ma occorre anche garantire il loro finanziamento.

RhB: critica la descrizione imprecisa, in termini territoriali, dei progetti della RhB.



## Allegato 1: elenco delle prese di posizione pervenute nell'ambito della procedura di consultazione

Abbreviazione	Mittente
<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 svizzero
PLR	I Liberali
PS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione Democratica di Centro
PCS	Partito cristiano sociale
Verdi	I Verdi Partito ecologista svizzero
GLP	Partito verde liberale svizzero



<b>3.</b>	<b>Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna</b>
Associazione Comuni	Associazione dei Comuni Svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
StädteallianzöVOZCH	Städteallianz öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
Unione città	Unione delle città svizzere
<b>4.</b>	<b>Associazioni mantello nazionali dell'economia</b>
	CentrePatronal
	economiesuisse
SSIC	Società svizzera degli impresari-costruttori
	Travail.Suisse
USS	Unione sindacale svizzera
	Unione svizzera degli imprenditori
USC	Unione svizzera dei contadini
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
<b>5.</b>	<b>Organizzazioni</b>
	Amici della natura Svizzera
auto-schweiz	Associazione degli importatori svizzeri dell'automobile
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
VAP	Associazione utenti trasporto ferroviario merci
ACS	Automobile Club Svizzero
BLS	BLS
	Comitato del Lötschberg
EICom	Commissione dell'energia elettrica
CITraPCH	Comunità d'interessi per i trasporti pubblici Svizzera
CDS	Comunità d'interessi del commercio al dettaglio svizzero (CI CDS)
FRC	Fédération romande des consommatrices
FRS	Federazione stradale svizzera
FCTA	Federazione svizzera dei lavoratori del commercio dei trasporti e dell'alimentazione
FST	Federazione svizzera del turismo
FFS	Ferrovie federali svizzere
FPC	Fondazione per la protezione dei consumatori
FSCP	Fondazione svizzera per la protezione e la cura del paesaggio
Hupac	Hupac SA
Alpenini	Iniziativa delle Alpi, Comitato d'iniziativa
KF	Konsumentinnenforum der deutschen Schweiz
Posta	La Posta Svizzera
Pro Ferrovia	Pro Ferrovia Svizzera



	pro natura
Litra	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
TCS	Touring Club Svizzero
	transfair
UTP	Unione dei trasporti pubblici
UP	Unione Petrolifera
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
<b>6.</b>	<b>Altri / risposte spontanee</b>
	Aeroporto di Basilea-Mulhouse
	Aktion Freiheit und Verantwortung
AllianzöVlni	Allianz "Ja zur Initiative für den öffentlichen Verkehr"
ass.rout.VD	Association routière vaudoise
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera italiana
	Associazione ProSwissMetro
	Bezirksrat March und Marchgemeinden
	Cargo Forum Svizzera
	Cercle bruit, Vereinigung kantonaler Lärmschutzfachleute
	Comitato del San Gottardo
citrap-vaud	Communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud
CITraPNWCH	Comunità d'interessi per i trasporti pubblici Svizzera nord-occidentale
CITraPOCH	Comunità d'interessi per i trasporti pubblici Svizzera orientale
	Conseil régional du district de Nyon
CTPZCH	CTP Svizzera centrale
CTPNWCH	CTP Svizzera nord-occidentale
	ecoglobe.ch
	FDP Luzern
fer	Fédération des Entreprises Romandes
Infra	Federazione Infra
RhB	Ferrovia retica
FUS	Funivie Svizzere
HKBB	Handelskammer beider Basel
IHKZCH	Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz
	Komitee Pro Wisenberg
	Komitee Zimmerberg light
	Lega svizzera contro il rumore
	LuzernPlus
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
Metropolitankonferenz	Metropolitankonferenz Zürich



ZH	
	Oustrail
Region Sarganserland	Region Sarganserland-Werdenberg, Region St.Galler Rheintal, Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
Porti Renani Svizzeri	Schweizerische Rheinhäfen
ATA BS/BL	Sezione dell'ATA di Basilea Città e Basilea Campagna
SOB	Südostbahn
	Tre persone private
UmweltfreisinnigenSG	Umweltfreisinnige St. Gallen
	Verein Hauptstadtregion Schweiz
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
zb	Zentralbahn
Komitee Tiefbahnhof LU	Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern



## **Allegato 2: questionario sul progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF; controprogetto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici»)**

### **Aspetti generali**

#### **1) Impostazione del progetto**

- a) Approvate gli obiettivi generali del progetto?
- b) Con il progetto FAIF sarà presentato un controprogetto diretto all'iniziativa popolare «Per i trasporti pubblici». Approvate questa decisione?
- c) Il progetto prevede la creazione di un Fondo (FInFer) per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Convidete questa impostazione?
- d) Il progetto FAIF comprende anche una prima fase di interventi edili concreti. Convidete questa impostazione?
- e) Rispetto a oggi il Fondo FInFer sarà alimentato da fondi supplementari. Convidete questa impostazione?

### **Finanziamento**

#### **2) Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)**

- a) Questo fondo sarà destinato a finanziare l'esercizio, il mantenimento della qualità e inoltre l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Convidete questa impostazione?
- b) Approvate il fatto che questo fondo sia a tempo indeterminato? In caso contrario, quale scadenza proponete?

#### **3) Alimentazione del Fondo FInFer**

- a) *Le attuali entrate del Fondo FTP* continueranno ad alimentare nella stessa misura il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?
- b) I fondi del bilancio federale generale destinati a finanziare l'esercizio e il mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle FFS e delle ferrovie private alimenteranno il Fondo FInFer. Approvate questa impostazione?
- c) Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte (aumento dei prezzi delle tracce, importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto a livello di imposta federale diretta, contributo dei Cantoni)?
- d) Nel caso in cui abbiate risposto in modo negativo a una o più domande, quali fonti di alimentazione alternative preferireste?



#### 4) Effetti sui Cantoni

- a) Con i mezzi del Fondo saranno finanziati completamente anche progetti di ampliamento destinati soprattutto al trasporto negli agglomerati; in tal modo i Cantoni beneficeranno indirettamente di uno sgravio. Condivide questa impostazione?
- b) Per i Cantoni è previsto il versamento nel Fondo FInFer di un contributo annuo di circa 300 milioni di franchi. Condivide questa proposta?
- c) In caso di risposta negativa: ritenete che i Cantoni dovrebbero versare un contributo più alto o più basso? O non versare alcun contributo?
- d) Il contributo dei Cantoni sarà definito in base a una determinata chiave di ripartizione. Approvate questa proposta?
- e) Secondo voi, con quale chiave di ripartizione si potrà tener conto in modo ottimale dei benefici per i vari Cantoni?
- f) L'importo forfettario per la detrazione fiscale dei costi di trasporto sarà applicabile alla sola imposta federale diretta. Condivide questa impostazione?
- g) Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private, fatta eccezione per l'infrastruttura d'importanza nazionale, dovrà continuare a essere assicurato congiuntamente da Confederazione e Cantoni (disciplina attuale / disciplina FAIF) o dovrebbe piuttosto essere garantito completamente tramite il Fondo FInFer, con la relativa compensazione finanziaria da parte dei Cantoni?

#### 5) Pre- e cofinanziamento da parte dei Cantoni

- a) Il progetto prevede che i Cantoni possano *pre*finanziare singoli progetti a determinate condizioni. Condivide questa proposta?
- b) Il progetto prevede che i Cantoni possano *co*finanziare singoli progetti a determinate condizioni. Condivide questa proposta?
- c) Approvate le condizioni esposte nel progetto?

### Ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria

#### 6) Prospettiva a lungo termine

- a) Per quanto concerne lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera, il progetto prevede tre elementi principali: il completamento del sistema dei nodi ferroviari, l'incremento delle frequenze e della capacità di trasporto e l'aumento della velocità. Approvate questa impostazione?
- b) Il completamento del sistema dei nodi ferroviari e l'aumento delle frequenze e della capacità avranno la precedenza rispetto all'aumento della velocità. Condivide questo ordine di priorità?
- c) Condivide quanto esposto al capitolo 1.5.1.3 sul traffico viaggiatori e a lunga distanza? In caso di risposta negativa, che cosa proponete?



**7) Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (STEP)**

- a) Approvate l'impostazione del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria?
- b) Nel traffico a lunga distanza l'offerta a cadenza semioraria sarà ampliata. Approvate questa proposta?
- c) A lungo termine, sulle tratte molto sollecitate sono previsti quattro collegamenti cadenzati all'ora (ferrovie celeri e traffico a lunga distanza). Condividete questa impostazione?
- d) Siete anche voi dell'avviso che l'ampliamento della capacità debba comprendere una riduzione dei tempi di viaggio?
- e) Approvate le misure previste per sostenere la capacità concorrenziale del traffico merci su ferrovia e per assicurare in modo più durevole il trasporto a carri completi in Svizzera?
- f) Il progetto prevede anche l'adozione di misure che concernono le ferrovie private. Condividete questa impostazione?
- g) Il programma STEP non sarà realizzato in una sola fase, ma in varie tappe di ampliamento. Condividete questa impostazione?

**8) Ampliamento previsto fino al 2025**

- a) Approvate gli obiettivi della fase di ampliamento prevista fino al 2025?
- b) Approvate i progetti previsti in tale fase di ampliamento?
- c) In caso di risposta negativa, quali progetti ritenete più urgenti?
- d) La fase di ampliamento fino al 2025 prevede investimenti per 3,5 miliardi di franchi. Concordate sull'entità degli interventi previsti?
- e) Se ritenete opportuno attuare un ampliamento maggiore, quali ulteriori interventi andrebbero previsti? Con quali fondi supplementari dovrebbero essere finanziati?

**9) Approvate gli adeguamenti della legge SIF?**

**Altre osservazioni**

**10) Avete altre osservazioni sul progetto? Quali?**