



N. riferimento/dossier: 012.21/2011-10-06/313

UFT, febbraio 2013

Realizzazione e finanziamento di un corridoio da quattro metri per il traffico merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione



SOMMARIO

1	Situazione iniziale	3
1.1	Mandato	3
1.2	Svolgimento della consultazione.....	3
2	Analisi delle prese di posizione	4
2.1	Obiettivi fondamentali.....	4
Domanda 1:	Siete d'accordo con gli obiettivi fondamentali del progetto, ossia con la creazione di capacità aggiuntive per il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri attraverso le Alpi?	4
2.2	Misure	5
Domanda 2:	Siete d'accordo con le misure proposte allo scopo di ampliare in Svizzera il corridoio da quattro metri?	5
Domanda 3:	Siete d'accordo che la Confederazione svizzera abbia la possibilità di prefinanziare le misure realizzate in Italia sulle tratte di accesso alla NFTA tramite mutui rimborsabili?	7
Domanda 4:	L'offerta resa possibile con la realizzazione del corridoio da quattro metri lungo l'asse del San Gottardo è sufficiente a coprire la domanda di tracce a sagoma alta?	9
Domanda 5:	Condividete l'opinione che l'impiego di nuovo materiale rotabile per il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri non rappresenti una valida alternativa all'ampliamento della sagoma di spazio libero e sia solamente una possibile soluzione transitoria?	11
Domanda 6:	A vostro giudizio vi sono altre misure che permettono di raggiungere meglio gli obiettivi?	12
2.3	Finanziamento	13
Domanda 7:	Appoggiate la soluzione di finanziamento proposta o piuttosto le soluzioni temporanee di ripiego?	13
Domanda 8:	Ritenete che tali soluzioni di finanziamento comportino altri vantaggi, svantaggi o ripercussioni non ancora presi in considerazione nel rapporto esplicativo?	16
2.4	Altre domande	17
Domanda 9:	Siete d'accordo con le conseguenze di un corridoio da quattro metri descritte nel rapporto esplicativo?	17
Domanda 10:	Oltre alle conseguenze (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia nazionale ecc.) descritte nel rapporto esplicativo, ritenete che vi siano altre ripercussioni degne di nota?	18
Domanda 11:	Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?	19
Domanda 12:	Il vostro parere in merito al progetto cambierebbe se la realizzazione del corridoio da quattro metri dovesse risultare più costosa del previsto o la messa in esercizio subisse ritardi?	21
Domanda 13:	Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?	22
Allegato 1:	Elenco dei destinatari della procedura di consultazione	23
Allegato 2:	Questionario relativo al progetto posto in consultazione per la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia	28



1 Situazione iniziale

1.1 Mandato

Il 21 settembre 2012 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere una procedura di consultazione relativa al progetto *Realizzazione e finanziamento di un corridoio da quattro metri per il traffico merci su rotaia lungo l'asse del San Gottardo*.

1.2 Svolgimento della consultazione

Sono stati invitati a esprimere il proprio parere i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dell'economia, dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna e gli ambienti interessati. La consultazione è stata avviata il 21 settembre 2012 e si è conclusa il 21 dicembre 2012.

Il progetto è stato sottoposto per parere a 104 soggetti, 57 dei quali hanno fornito una risposta, a cui vanno aggiunte 24 prese di posizione spontanee da parte di altre organizzazioni. In totale sono quindi state inoltrate 81 prese di posizione.

	Interpellati	Risposte
1. Cantoni (incl. organizzazioni cantonali)	29	27
2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	13	5
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	11	5
5. Organizzazioni	48	17
6. Pareri spontanei	–	24
Totale	104	81

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



2 Analisi delle prese di posizione

Per la presa di posizione nell'ambito della procedura di consultazione è stato messo a disposizione un questionario (cfr. allegato 2), suddiviso in cinque sezioni con 13 domande in merito agli obiettivi fondamentali, alle misure, al finanziamento, alle conseguenze e agli adeguamenti legislativi. L'analisi delle prese di posizione ricalca la struttura del questionario.

2.1 Obiettivi fondamentali

Domanda 1: Siete d'accordo con gli obiettivi fondamentali del progetto, ossia con la creazione di capacità aggiuntive per il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri attraverso le Alpi?

Tendenza generale

Con 72 prese di posizione, una stragrande maggioranza dei partecipanti alla consultazione approva gli obiettivi fondamentali del progetto. Due partecipanti li respingono senza addurne i motivi. Da sette prese di posizione non emerge una posizione chiara.

Obiettivi fondamentali				Totale
	Cantoni	Partiti	Altri	
Sì	25	5	42	72
No	1		1	2
-			7	7
Totale	26	5	50	81



In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** i seguenti 72 partecipanti.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	25	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, GL, BS, NE, VD, ZG, SO, ZH, SH, GR, OW, AG, TI, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
Partiti	5	PEV, PLR, PPD, UDC, PS
Altri	42	Travail Suisse, Infra, CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, FFS, Hupac, Iniziativa delle Alpi, Lugano, DCPA, Traccia Svizzera, UPSA, Comitato del San Gottardo, USIC, ASTAG, CargoForum, VAP, Gambarogno, Unione delle città svizzere, costrionesvizzera, Chiasso, USAM, Porti Renani Svizzeri, ATA, ACS, SEV, Städte Allianz, Associazione dei Comuni Svizzeri, TCS, RAlpin, economiesuisse, FER, stradasvizzera, USS, Balerna

Diversi Cantoni (BE, SH, TG, ZH) e organizzazioni (FFS, Hupac, USIC, DCPA, USAM, ACS) fanno presente che la NFTA potrà esplicare tutti i suoi effetti solo se sarà ampliata a corridoio da quattro metri. Vari partecipanti motivano la propria approvazione con la necessità dell'ampliamento in considerazione dell'obiettivo di trasferimento (AG, costrionesvizzera, FFS, Associazione dei Comuni Svizzeri, Unione delle città svizzere, SG, USS, PS, UR).

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** il Canton Giura e l'organizzazione dei trasporti Ferrovia 2000+. Entrambi sono contrari al corridoio da quattro metri, essendo del parere che i mezzi finanziari siano necessari per attuare importanti misure nel traffico viaggiatori e che per il trasporto di semirimorchi esistano soluzioni più convenienti basate su materiale rotabile innovativo.

2.2 Misure

Domanda 2: Siete d'accordo con le misure proposte allo scopo di ampliare in Svizzera il corridoio da quattro metri?

Tendenza generale

Una chiara maggioranza delle prese di posizione pervenute (58) è d'accordo con le misure di ampliamento proposte. Un sostegno condizionato si trova in cinque prese di posizione. Quattro partecipanti alla consultazione non sono d'accordo con le misure proposte. Altri 14 non si sono espressi in merito alla presente domanda.



Misure	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	21	5	32	58
Sì, ma	1		4	5
No	3		1	4
-	1		13	14
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** i seguenti 58 partecipanti.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	21	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Partiti	5	PEV, PLR, PPD, UDC, PS
Altri	32	Travail Suisse, Infra, CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, Centre Patronal, SAB, Pro Bahn, FFS, Hupac, Iniziativa delle Alpi, DCPA, UPSA, ASTAG, Unione delle città svizzere, costruzionesvizzera, USAM, Porti Renani Svizzeri, ATA, ACS, SEV, Städte Allianz, Associazione dei Comuni Svizzeri, TCS, RAIPin, economiesuisse, FER, stradasvizzera, USS

Le misure relative all'ampliamento in linea di massima vengono accolte positivamente, dal momento che tengono conto dell'obiettivo di trasferimento e le gallerie della NFTA potranno esplicitare il loro effetto. L'organizzazione Pro Bahn si dichiara d'accordo con le misure, ma lamenta la mancanza di una soluzione a lungo termine e concettualmente convincente.

L'approvazione è spesso vincolata a condizioni. I Cantoni di Svitto, Nidvaldo e Uri nonché il Comitato del San Gottardo sottolineano ad esempio che il traffico viaggiatori non debba subire limitazioni a causa dell'ampliamento. Il Canton Ticino, tre Comuni (Agnò/Bioggio/Manno, Lugano, Gambarogno) e il Comitato del San Gottardo esigono che non siano potenziate le capacità dei terminali in Ticino. Sono favorevoli alle misure proposte solo a condizione che la tratta di montagna del Ceneri che porta al terminale di Lugano Vedeggio non venga potenziata. Motivano questa richiesta con il fatto che i terminali in Ticino devono essere solo al servizio delle esigenze regionali e locali. Un loro potenziamento per traffici internazionali, oltre a essere incomprensibile, non sarebbe giustificabile né dal punto di vista economico, né da quello ambientale. Ritengono inoltre che l'infrastruttura stradale non sia dimensionata per assorbire la crescita dei traffici da e verso tali terminali, e che tali zone siano integrate in programmi di sviluppo di grande importanza per l'economia e la popolazione del Cantone.



Tali programmi non sarebbero compatibili con il potenziamento delle capacità dei terminali. La stessa richiesta viene avanzata in circa 20 prese di posizione in merito ad altre domande.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** quattro partecipanti (JU, VD, FR, Ferrovia 2000+).

Il Canton Friburgo motiva il suo rifiuto con il fatto che il progetto deve essere esaminato in modo più approfondito e giustificato da studi comparativi. Il Canton Vaud fa presente che si dovrebbero sfruttare in primo luogo innovazioni nell'ambito del materiale rotabile.

Domanda 3: Siete d'accordo che la Confederazione svizzera abbia la possibilità di prefinanziare le misure realizzate in Italia sulle tratte di accesso alla NFTA tramite mutui rimborsabili?

Tendenza generale

Una chiara maggioranza dei partecipanti (59) è d'accordo, sette si dichiarano contrari. 15 non prendono posizione in merito.

Prefinanziamento Italia	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	24	3	32	59
No	1	1	5	7
-	1	1	13	15
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** i seguenti 59 partecipanti.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	24	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG
Partiti	3	PLR, PPD, PS
Altri	32	Travail Suisse, Infra, CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, VSG, Litra, SAB, Pro Bahn, Agno/Bioggio/Manno, FFS, Hupac, Iniziativa delle Alpi, Lugano, UPSA, Comitato del San Gottardo, CargoForum, VAP, Gambarogno, Unione delle città svizzere, costruzionessvizzera, USAM, Porti Renani Svizzeri, ATA, SEV, Städte Allianz, Associazione dei Comuni Svizzeri, RAlpin, FER, USS, economiesuisse



Gli argomenti avanzati dalla maggioranza dei partecipanti sono molto vari. La maggior parte di essi fa presente che il potenziamento in Italia è assolutamente necessario affinché il corridoio da quattro metri possa esplicare i suoi effetti ai sensi dell'obiettivo di trasferimento.

Dei 57 soggetti favorevoli a un mutuo, 22 esigono esplicitamente che in caso di prefinanziamento il rimborso del medesimo debba essere assicurato da parte dell'Italia. È il caso di 17 Cantoni (AI, LU, JU, TG, GL, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, AG, UR, SG, AR, GE, VS), della CTP, di due organizzazioni (FER, USS) e di due associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, Centre Patronal).

Diversi soggetti favorevoli aggiungono che nel caso di concessione di un mutuo le misure e le scadenze devono essere garantite e regolamentate dall'Italia. L'Italia deve impegnarsi ad avviare senza indugio la realizzazione e il finanziamento delle tratte di accesso alla NFTA (Cantoni SZ, NW, UR, PS e Comitato del San Gottardo, SEV, FER, Pro Bahn).

La richiesta che si debba fare tutto affinché il traffico merci non termini al confine con la Svizzera viene avanzata dai due Cantoni di Basilea e dal Comitato del San Gottardo. I Cantoni di Basilea e del Ticino, l'impresa Hupac e il Comitato del San Gottardo fanno esplicitamente presente che la costruzione di terminali in Ticino non costituisce un'opzione (cfr. al riguardo anche la domanda 1).

economiesuisse sostiene il prefinanziamento in Italia solo a condizione che tale misura sia integrata nell'ambito di future trattative bilaterali con l'Unione europea.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** sette partecipanti (FR, UDC, Centre Patronal, ASTAG, Ferrovia 2000+, stradasvizzera, TCS). Centre Patronal, ASTAG, stradasvizzera e l'UDC ritengono improbabile il rimborso del mutuo. Il Canton Friburgo rifiuta il prefinanziamento adducendo come motivo che dovrebbero essere considerati prioritari i progetti in Svizzera. ASTAG e stradasvizzera ritengono che un mutuo non abbia una giustificazione sul piano regolamentare, finanziario e politico.

Traccia Svizzera ritiene indispensabile che il corridoio non termini in Svizzera, ma non è in grado di giudicare se sia necessario un prefinanziamento.



Domanda 4: L'offerta resa possibile con la realizzazione del corridoio da quattro metri lungo l'asse del San Gottardo è sufficiente a coprire la domanda di tracce a sagoma alta?

Tendenza generale

Solo circa la metà dei partecipanti ha preso posizione in merito a questa domanda. Mentre 14 hanno risposto affermativamente alla domanda, 26 sono del parere che l'offerta non sia sufficiente.

Le misure sono sufficienti?	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	2	1	11	14
Probabilmente sì			2	2
No	18		8	26
Non so			1	1
-	6	4	28	38
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** i seguenti 14 partecipanti.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	2	LU, TI
Partiti	1	PLR
Altri	11	Infra, UTP, VSG, Litra, FFS, Hupac, Lugano, Traccia Svizzera, Porti Renani Svizzeri, ATA, TCS

L'associazione mantello dell'economia Centre Patronal e l'organizzazione FER hanno risposto **PROBABILMENTE SÌ**. Centre Patronal motiva ciò con il fatto che l'andamento del mercato è difficile da prevedere.



Hanno risposto in modo **NEGATIVO** i seguenti 26 partecipanti.

Risposta NEGATIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	18	SO, AG, AI, AR, BL, BE, BS, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG
Partiti	0	-
Altri	8	CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, SAB, Pro Bahn, Iniziativa delle Alpi, Comitato del San Gottardo, RAlpin

Tutti i partecipanti contrari tranne il Canton Svitto e l'organizzazione SAB esigono l'ulteriore l'ampliamento dell'asse del Lötschberg-Sempione. In caso di eventi imprevisti, come ad esempio la caduta di massi avvenuta nel 2012 a Gurnellen, si creerebbe una ridondanza di assi che permetterebbe di deviare i traffici. Questo aspetto viene menzionato anche da Infra, VSG, Litra, PPD e dall'Unione delle città svizzere. Alcune prese di posizione esigono inoltre il potenziamento degli impianti terminalistici a Domodossola. Vengono menzionati anche il potenziamento a Iselle, Preglia e Domodossola, il tratto a doppio binario nei pressi di Domodossola, nonché l'aumento della velocità e un numero sufficiente di binari d'incrocio con 750 m di lunghezza tra Domodossola e Novara.

I partecipanti menzionano altre misure, come la realizzazione di terminali a Milano Smistamento, Piacenza, Brescia (Hupac) e Domodossola (PPD, RAlpin). Il Comitato del San Gottardo è del parere che manchino tracce per il traffico complessivo. I Comuni di Lugano e di Gambarogno chiedono quali saranno le conseguenze sul traffico viaggiatori regionale. Il Canton Ticino e l'ATA sono del parere che presso il nodo di Bellinzona manchino delle capacità e i Comuni di Chiasso e di Balerna sono dell'avviso che le conseguenze del potenziamento dei porti marittimi italiani (Genova) non siano prese sufficientemente in considerazione.

38 partecipanti alla consultazione **NON** si **SONO ESPRESSI** in merito alla presente domanda.

I Cantoni di Vaud e di Friburgo mettono però in discussione la domanda del corridoio da quattro metri ed esigono un'analisi approfondita per essere in grado di valutare la domanda. L'organizzazione UPSA e l'organizzazione dei trasporti ASTAG osservano che, comunque sia, l'obiettivo di trasferimento non sarà conseguito.



Domanda 5: Condividete l'opinione che l'impiego di nuovo materiale rotabile per il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri non rappresenti una valida alternativa all'ampliamento della sagoma di spazio libero e sia solamente una possibile soluzione transitoria?

Tendenza generale

La maggioranza dei partecipanti (56) condivide l'opinione in toto o in parte, cinque sono di parere contrario e 20 non si esprimono in merito.

Materiale rotabile come soluzione transitoria?	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	21	4	31	53
Da esaminare	2		1	3
No	3		2	5
-	2	1	17	20
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 42 partecipanti. Essi sono dell'opinione che il nuovo materiale rotabile non sia un'alternativa al corridoio da quattro metri, dal momento che molte questioni tecniche specifiche sono ancora in sospeso, che con esso non sarà possibile creare capacità sufficienti, che si devono costruire terminali specifici e che l'ampliamento del corridoio da quattro metri potrebbe subire ritardi a causa della limitatezza dei mezzi finanziari.

Risposta POSITIVA

Categoria	Numero	
Cantoni	17	SO, AG, AI, AR, BE, BL, BS, GR, NE, NW, OW, SG, SH, TG, TI, VS, ZG
Partiti	2	PEV, PLR
Altri	23	Infra, CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, VSG, Centre Patronal, Pro Bahn, Hupac, UPSA, Comitato del San Gottardo, ASTAG, Unione delle città svizzere, costruzionesvizzera, USAM, Porti Renani Svizzeri, ACS, Städte Allianz, TCS, RAlpin, FER, stradasvizzera, USS



11 partecipanti hanno risposto alla presente domanda con **SÌ, COME COMPLEMENTO**.

Risposta SÌ, COME COMPLEMENTO		
Categoria	Numero	
Cantoni	2	SZ, UR
Partiti	2	PPD, PS
Altri	7	FFS, Iniziativa delle Alpi, Lugano, Traccia Svizzera, ATA, SEV, economiesuisse

Diverse cerchie esigono chiarimenti approfonditi tesi a valutare se il nuovo materiale rotabile potrà essere usato come alternativa (GE) o come complemento (LU, SAB) al corridoio da quattro metri. Si dovranno cercare attivamente soluzioni innovative ed efficienti.

Hanno risposto in modo **NEGATIVO** cinque partecipanti (JU, VD, FR, CargoForum, VAP). I Cantoni di Friburgo e di Vaud ritengono che la tecnologia Modalohr sia un'alternativa a tutti gli effetti e non solo una soluzione complementare. CargoForum e VAP non motivano ulteriormente la propria risposta negativa alla presente domanda.

Domanda 6: A vostro giudizio vi sono altre misure che permettono di raggiungere meglio gli obiettivi?

Tendenza generale

34 partecipanti ritengono che non esistano altre misure. 20 prese di posizione contengono proposte relative a misure di miglioramento e tre partecipanti danno una risposta affermativa senza fare proposte concrete. 24 partecipanti alla consultazione non hanno risposto a questa domanda.

Ulteriori misure				
	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	4	2	17	23
No	20	1	13	34
-	2	2	20	24
Totale	26	5	50	81

I commenti relativi al **potenziamento dell'asse del Lötschberg-Sempione** sono illustrati in modo esaustivo alla domanda 4. Sei prese di posizione menzionano come misura aggiuntiva l'introduzione di una **borsa dei transiti alpini** (PS, USS, Agno/Bioggio/Manno, Iniziativa delle Alpi, SEV, SAB).

Le prese di posizione di PS, SEV, BLS e Hupac mettono in evidenza l'influenza della **regolamentazione dei trasporti su strada**, esigendo che le condizioni generali e le misure di regolamentazione del trasporto di merci su strada, tra cui limiti di peso e i divieti di circolare la domenica e la notte, debbano essere mantenute. Inoltre fanno presente che la TTPCP non va in



nessun caso indebolita, in quanto contribuisce in misura determinante al conseguimento dell'obiettivo della politica di trasferimento del traffico (PS, SEV). Sette organizzazioni ambientaliste chiedono che l'altezza e la larghezza massima consentita degli automezzi pesanti vengano fissate nell'articolo 9 della legge federale sulla circolazione stradale (Iniziativa delle Alpi, Medici per l'ambiente, Umverkehr, IG Westtangente, Associazione svizzera per la protezione degli uccelli, Greenpeace, Mountain Wilderness).

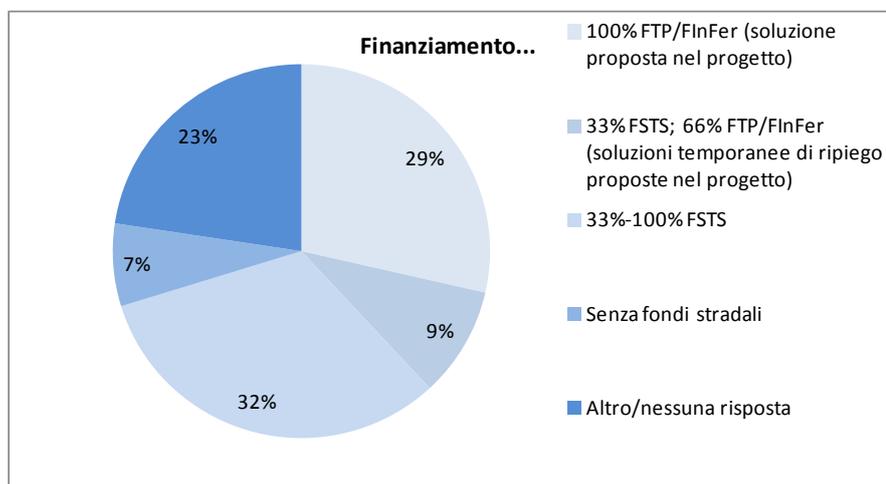
Ulteriori misure proposte: un nuovo collegamento dal portale sud della galleria del Ceneri a Luino per sgravare la linea lungo il Lago Maggiore è chiesto dal Comune di Gambarogno. L'Iniziativa delle Alpi vuole la separazione del traffico passeggeri dal traffico merci nella galleria del Bözberg. Il PS milita a favore di un rifiuto della prevista seconda canna della galleria del San Gottardo. Inoltre vengono proposte come ulteriori misure una gestione macroeconomica (Comune di Gambarogno), prezzi di traccia stabili (Hupac), migliori fasce orarie delle tracce (PS) od offerte di mercato competitive (Canton UR).

2.3 Finanziamento

Domanda 7: Appoggiate la soluzione di finanziamento proposta o piuttosto le soluzioni temporanee di ripiego?

Tendenza generale

Alla domanda relativa al finanziamento sono state fornite risposte assai controverse: 21 prese di posizione sono favorevoli alla proposta del Consiglio federale, che prevede un finanziamento tramite il FTP e il FInFer. Cinque prese di posizione propendono per le soluzioni temporanee di ripiego con finanziamento per un terzo dal finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Tre ritengono ipotizzabili entrambe le soluzioni. 27 partecipanti chiedono un contributo maggiore della strada, pari ad almeno il 50%; tra questi vi sono dieci Cantoni che esigono un finanziamento integrale tramite il FSTS. Sei prese di posizione rifiutano il sovvenzionamento del FInFer con mezzi della LUMin e quindi anche il finanziamento da FTP e FInFer proposto per il corridoio da quattro metri.





In dettaglio

Di seguito sono trattate in dettaglio le diverse varianti di finanziamento menzionate nelle prese di posizione.

FTP/FInFer (soluzione proposta nel progetto)

Circa un quarto delle prese di posizione (21) è favorevole al finanziamento tramite i fondi per l'infrastruttura ferroviaria FTP e FInFer, come proposto dal Consiglio federale. Tra i fautori vi sono la DCPA e cinque Cantoni (TG, GL, ZH, GR, AR), il PLR, l'USAM, Travail Suisse ed economiesuisse, nove organizzazioni (Litra, Infra, VSG, SAB, costruzioniesvizzera, Pro Bahn, CargoForum, VAP, TCS), nonché l'impresa Hupac e il Comune di Gambarogno.

I Cantoni di Zurigo e dei Grigioni nonché Infra, SAB e costruzioniesvizzera motivano questa posizione in considerazione della temuta carenza di mezzi finanziari nel finanziamento speciale per il traffico stradale FSTS.

DCPA, CargoForum e VAP sono dell'avviso che la ferrovia sia comunque sovvenzionata dalla strada tramite la TTPCP e l'imposta sugli oli minerali. Il PLR rifiuta un finanziamento misto, in quanto ciò sarebbe contrario alla trasparenza dei costi tra la strada e la ferrovia.

Travail Suisse e Litra si pronunciano piuttosto a favore della variante FTP/FInFer, ma ritengono accettabile anche un finanziamento da fondi provenienti dal vettore strada (FSTS).

Soluzioni temporanee di ripiego

Sono favorevoli alle soluzioni temporanee di ripiego, cioè al finanziamento per un terzo dal FSTS e per due terzi dai fondi per l'infrastruttura ferroviaria, il Cantone di Neuchâtel, il Comune di Lugano, l'UTP, i Porti Renani Svizzeri e la Städte Allianz. L'UTP e i Porti Renani Svizzeri ritengono rischioso un finanziamento esclusivo tramite i fondi FTP/FInFer.

Il PEV, il PPD e l'impresa RAipin si pronunciano sia a favore di un finanziamento tramite FTP/FInFer, sia a favore delle soluzioni temporanee di ripiego. Defineranno la propria posizione in base agli esiti della discussione sul progetto FAIF e fanno presente che sosterranno ogni soluzione di finanziamento atta a mitigare la concorrenza con i mezzi previsti per il progetto FAIF.



Finanziamento per il 33%-100% dal FSTS

Otto partecipanti propongono, al posto delle due varianti di finanziamento proposte, un'ulteriore variante che prevede fondi provenienti dal vettore strada per almeno un terzo, senza precisare l'esatta percentuale (CTP, LU, SO, TI, VS, Unione delle città svizzere, Comitato del Lötschberg). Il Canton San Gallo propone di imputare il finanziamento per il 50% al FTP/FInFer e per il 50% al FSTS. L'Unione delle città svizzere motiva la propria posizione con il fatto che il corridoio da quattro metri decongestiona le strade, mentre non ne trarrebbe alcun beneficio il traffico viaggiatori su rotaia. Per taluni partecipanti (CTP, SO, OW) l'argomento del Consiglio federale secondo cui il finanziamento debba avvenire tramite la variante FTP/FInFer poiché nel FSTS si prospetta una carenza di mezzi finanziari non è logico e pertanto va rifiutato.

Finanziamento per il 66%-100% dal FSTS

Nove prese di posizione propongono un'ulteriore variante con un finanziamento per almeno due terzi da fondi provenienti dal vettore strada. Si tratta di tre Cantoni (BL, NW, BE), oltre che di PS, USS, Comitato del San Gottardo, SEV, Iniziativa delle Alpi e ATA. Tale posizione è motivata con il fatto che la strada viene decongestionata, ma che il traffico viaggiatori non ne trae alcun beneficio. Anche il Canton Basilea Campagna motiva tale preferenza con l'atteso rapporto di benefici di 1/3 per la ferrovia e 2/3 per la strada.

Finanziamento per il 100% dal FSTS

Dieci Cantoni (AI, SZ, JU, BS, VD, ZG, SH, UR, GE, OW) sono del parere che l'ampliamento di un corridoio da quattro metri debba essere finanziato integralmente da fondi provenienti dal vettore strada. Quattro Cantoni (AI, SZ, BS, UR) motivano questa posizione con il decongestionamento della strada. I Cantoni di Zugo e Sciaffusa ritengono che l'argomento del Consiglio federale relativo al rischio di carenze finanziarie nel FSTS non sia logico.

Finanziamento tramite FTP/FInFer senza fondi provenienti dal vettore strada

Sei partecipanti (UDC, Centre Patronal, UPSA, ACS, stradasvizzera e ASTAG) rifiutano il sovvenzionamento del FInFer con proventi dell'imposta sugli oli minerali e quindi anche il finanziamento da FTP e FInFer proposto per il corridoio da quattro metri. Motivano inoltre la loro preferenza di variante con le carenze finanziarie nel FSTS. In tali prese di posizione si fa presente che l'infrastruttura ferroviaria è in gran parte finanziata da proventi del traffico stradale (imposta sugli oli minerali, TTPCP) e che la ferrovia non partecipa al finanziamento della propria infrastruttura né tramite il fondo FTP né attraverso il FInFer.



Domanda 8: Ritenete che tali soluzioni di finanziamento comportino altri vantaggi, svantaggi o ripercussioni non ancora presi in considerazione nel rapporto esplicativo?

Tendenza generale

Circa la metà dei partecipanti (44) ritiene che le soluzioni di finanziamento proposte comportino altri vantaggi, svantaggi o ripercussioni non ancora presi in considerazione nel rapporto esplicativo. 11 prese di posizione danno una risposta negativa alla domanda e 26 partecipanti alla consultazione non si esprimono in merito.

Altre ripercussioni	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	18	2	24	44
No	4	1	6	11
-	4	2	20	26
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** i seguenti partecipanti.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	18	AI, SZ, JU, BL, NW, GL, BS, NE, ZG, SO, OW, AG, TI, UR, SG, BE, GE, VS
Partiti	2	UDC, PS
Altri	24	USAM, economiesuisse, USS, Gambarogno, Comitato del Lötschberg, UPSA, Comitato del San Gottardo, SEV, FER, UTP, Litra, ASTAG, TCS, stradavizzera, CTP, Unione delle città svizzere, Städte Allianz, Associazione dei Comuni Svizzeri, ATA, BLS, FFS, Hupac, Porti Renani Svizzeri, RAAlpin

Dei 44 partecipanti che hanno risposto in modo **POSITIVO**, 18 sono del parere che il finanziamento del corridoio da quattro metri sia in concorrenza con le misure previste nella LSIF e nel progetto FAIF. Sono sette Cantoni (AI, SZ, JU, BS, AG, GE, VS), il PS, l'associazione mantello dell'economia USS, cinque organizzazioni (Litra, Comitato del Lötschberg, Comitato del San Gottardo, SEV, ATA), tre imprese (BLS, FFS, RAAlpin) e l'Unione delle città svizzere. La CTP, cinque Cantoni (ZG, SO, OW, UR, SG), la Städte Allianz e l'Associazione dei Comuni Svizzeri fanno presente che la questione del finanziamento dei terminali non deve causare ritardi nei progetti SIF e PROSSIF. Diversi partecipanti auspicano che un eventuale margine di manovra finanziario nel FInFer vada a beneficio di progetti urgenti nel traffico viaggiatori. Anche la carenza di mezzi finanziari nel FSTS viene menzionata più volte in questa sede (stradavizzera, TCS, TI, UDC, USAM).



Hanno risposto in modo **NEGATIVO** i seguenti 11 partecipanti.

Risposta NEGATIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	4	TG, VD, GR, FR
Partiti	1	PLR
Altri	6	Infra, VSG, SAB, Iniziativa delle Alpi, Traccia Svizzera, ACS

2.4 Altre domande

Conseguenze

Domanda 9: Siete d'accordo con le conseguenze di un corridoio da quattro metri descritte nel rapporto esplicativo?

Tendenza generale

Non si può riscontrare una chiara tendenza in relazione alla presente domanda. 37 partecipanti sono d'accordo con le conseguenze di un corridoio da quattro metri descritte nel rapporto esplicativo, 32 non si esprimono in merito alla presente domanda. I rimanenti 12 partecipanti hanno evidenziato diverse conseguenze aggiuntive.

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 37 partecipanti. Nella propria presa di posizione il Cantone Svitto esige che siano illustrate meglio le conseguenze della fase di costruzione.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	20	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, UR, SG, AR, FR, BE, GE, VS
Partiti	3	PLR, PPD, PS
Altri	14	CTP, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, SAB, FFS, Hupac, Traccia Svizzera, Comitato del San Gottardo, Unione delle città svizzere, Porti Renani Svizzeri, ATA, Städte Allianz, RAlpin

Quattro partecipanti (JU, Iniziativa delle Alpi, UPSA, ACS) sono **PARZIALMENTE** d'accordo. UPSA e ACS fanno presente che l'obiettivo di trasferimento non verrà comunque raggiunto. L'Iniziativa delle Alpi esige che l'ampliamento debba essere accompagnato da una borsa dei transiti alpini.



Hanno risposto in modo **NEGATIVO** ASTAG, TCS e stradasvizzera. Essi motivano il rifiuto con il fatto che l'obiettivo di trasferimento, comunque sia, non verrà raggiunto.

OSSERVAZIONI VARIE: due Comuni (Bellinzona, Gambarogno) chiedono quali saranno le conseguenze sul traffico viaggiatori regionale. Una decina di partecipanti alla consultazione ha espresso timori in tal senso in altra sede. Due Comuni (Lugano, Gambarogno) ribadiscono che non si dovranno assolutamente costruire terminali in Ticino. Il Canton Argovia vuol essere messo al corrente in modo più dettagliato circa le conseguenze che comporterebbero la realizzazione e l'esercizio del corridoio da quattro metri e chiede di essere coinvolto. L'organizzazione dei trasporti Pro Bahn osserva che i costi d'esercizio dovranno essere coperti dall'esercizio.

Domanda 10: Oltre alle conseguenze (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia nazionale ecc.) descritte nel rapporto esplicativo, ritenete che vi siano altre ripercussioni degne di nota?

Tendenza generale

Anche in quest'ambito non si rileva un quadro unitario. Mentre 27 prese di posizione contengono varie osservazioni in merito a possibili conseguenze di un corridoio da quattro metri, altre 26 le negano e 28 si astengono dal fornire una risposta in merito.

In dettaglio

26 partecipanti hanno risposto in modo **NEGATIVO**. Il Comune di Lugano osserva che senza il corridoio da quattro metri sono prevedibili gravi conseguenze sul traffico dell'autostrada A2 e del Canton Ticino, oltre che sull'ambiente e sulla qualità di vita.

Risposta **NEGATIVA**

Categoria	Numero	
Cantoni	16	AI, JU, TG, NW, NE, VD, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, AR, FR, BE, GE
Partiti	2	PLR, PPD
Altri	8	Infra, CTP, VSG, FFS, Iniziativa delle Alpi, Lugano, Traccia Svizzera, Comitato del San Gottardo



27 partecipanti hanno indicato le seguenti conseguenze specifiche che l'ampliamento potrebbe comportare:

Ridondanza

Cinque partecipanti (BLS, Porti Renani Svizzeri, RAlpin, UTP, ATA) menzionano la ridondanza di assi, già illustrata nella domanda 4.

Italia settentrionale e Ticino

Sei partecipanti (SAB, Hupac, USAM, UR, USS, VS) prevedono ulteriori conseguenze sulle autorità, sull'economia e sulla popolazione residente in Ticino e nell'Italia settentrionale. Il SAB ritiene inoltre che l'ampliamento di un corridoio da quattro metri non sia sensato se rende necessario il potenziamento delle capacità dei terminali in Ticino. Altri menzionano in questa sede il prefinanziamento nell'Italia settentrionale come un rischio (UR, USS, Hupac, Comitato del Lötschberg, UR).

Traffico viaggiatori

Sei prese di posizione menzionano le conseguenze sul traffico viaggiatori. Il PEV e il Canton Uri si esprimono in modo positivo in quanto verrebbe resa possibile la circolazione di treni a due piani in Ticino. Alcuni partecipanti fanno invece presente che al momento attuale non vengono acquistati treni a due piani per i viaggi da e verso il Ticino, per cui il traffico viaggiatori non trarrebbe beneficio dal corridoio da quattro metri. Quattro partecipanti (SZ, BL, BS, PS) temono limitazioni nel traffico viaggiatori regionale.

Carenza di mezzi finanziari nel FSTS

Cinque partecipanti alla consultazione (ASTAG, ACS, TCS, stradsvizzera, UPSA) temono una carenza di mezzi finanziari nel FSTS a causa della soluzione di finanziamento scelta.

Rumore ed emissioni

Quattro partecipanti temono conseguenze sull'ambiente (emissioni, rumore) e danni alla salute (Pro Bahn, Gambarogno, SEV, PS).

Adeguamenti legislativi

Domanda 11: Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?

Tendenza generale

30 prese di posizione sostengono gli adeguamenti legislativi proposti. 22 partecipanti vincolano il proprio sostegno al rispetto di alcuni requisiti formulati in merito alle misure e al finanziamento. Alcuni di essi motivano il proprio rifiuto con il fatto di essere contrari al potenziamento delle capacità



terminalistiche in Ticino, altri con il fatto di opporsi a un finanziamento nel quadro del finanziamento speciale per il traffico stradale.

In dettaglio

Hanno risposto in modo **POSITIVO** 30 partecipanti. Il SEV e il PS sottolineano che la soluzione finanziaria deve essere riconsiderata. Il PLR chiede l'adeguamento del prefinanziamento in Italia, esigendo tra l'altro una possibilità di disdetta anticipata da parte della Svizzera in caso di ritardi nei lavori di costruzione. L'Iniziativa delle Alpi esige che l'altezza e la larghezza massima consentita degli automezzi pesanti sia disciplinata nella legislazione sulla circolazione stradale.

Risposta POSITIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	6	TG, GR, AG, TI, AR, VS
Partiti	3	PLR, PPD, PS
Altri	21	Infra, Comitato del Lötschberg, BLS, UTP, VSG, Centre Patronal, SAB, FFS, Hupac, Iniziativa delle Alpi, Traccia Svizzera, UPSA, costruzionesvizzera, USAM, Porti Renani Svizzeri, ATA, ACS, SEV, TCS, RAlpin, FER

Nelle seguenti 22 prese di posizione vengono avanzate **RISERVE**, illustrate qui di seguito, nei confronti degli adeguamenti legislativi proposti.

Risposta con riserve		
Categoria	Numero	
Cantoni	11	AI, JU, ZG, SO, SG, OW, UR, SG, FR, BE, GE
Partiti	1	UDC
Altri	10	CTP, Litra, Lugano, Comitato del San Gottardo, ASTAG, Gambarogno, Chiasso, stradasvizzera, USS, Balerna

Sono state espresse le seguenti riserve:

Mezzi finanziari in dotazione al SIF

Nove partecipanti motivano la propria opposizione nei confronti degli adeguamenti legislativi proposti con la carenza di mezzi finanziari nel fondo FTP. Esigono che il fondo venga dotato dei mezzi supplementari necessari per il corridoio da quattro metri, affinché l'attuazione delle misure SIF e PROSSIF sia garantita entro i termini previsti. Sostengono questa opinione sette Cantoni (AI, ZG, SO, OW, UR, BE, GE), la CTP e il Comitato del San Gottardo.



Esame della soluzione di finanziamento proposta

Sette partecipanti palesano un atteggiamento di rifiuto perché il progetto non contempla la soluzione di finanziamento da essi proposta. Tra questi, tre Cantoni (SH, SG, FR), l'UDC, l'ASTAG, stradavizzera e l'associazione mantello dell'economia USS. Le soluzioni di finanziamento proposte dai partecipanti variano di volta in volta.

Niente terminali in Ticino

Tre Comuni (Gambarogno, Chiasso, Balerna) sono contrari a un potenziamento delle capacità dei terminali in Ticino e avanzano pertanto riserve nei confronti degli adeguamenti legislativi proposti (cfr. al riguardo anche la domanda 2).

Stato delle conoscenze

Domanda 12: Il vostro parere in merito al progetto cambierebbe se la realizzazione del corridoio da quattro metri dovesse risultare più costosa del previsto o la messa in esercizio subisse ritardi?

Tendenza generale

Una chiara maggioranza (36) rimarrebbe dello stesso parere anche in caso di ritardo o di rincaro, dal momento che il corridoio da quattro metri e la politica di trasferimento del traffico sono in genere prioritari. Otto partecipanti pongono determinate condizioni, altri nove cambierebbero il loro parere.

Altre conseguenze	Cantoni	Partiti	Altri	Totale
Sì	1	0	8	9
No	19	2	15	36
No, tranne	2	0	6	8
-	4	3	21	28
Totale	26	5	50	81

In dettaglio

36 partecipanti rimangono dello stesso parere e danno pertanto una risposta **negativa** alla presente domanda. In nove prese di posizione (TG, SH, GR, AR, PPD, Iniziativa delle Alpi, Traccia Svizzera, ATA, SEV) ciò viene motivato col fatto che l'ampliamento dovrebbe essere realizzato celermente. Sei partecipanti, tra cui la CTP e cinque Cantoni (AI, ZG, SO, OW, BE), vogliono che il SIF venga dotato di opportuni mezzi finanziari, come già richiesto da diversi Cantoni alla domanda 11.



Risposta NEGATIVA		
Categoria	Numero	
Cantoni	19	AI, LU, SZ, TG, BL, NW, BS, NE, ZG, SO, SH, GR, OW, TI, UR, AR, BE, GE, VS
Partiti	2	PLR, PS
Altri	15	Infra, CTP, Comitato del Lötschberg, VSG, Agno/Bioggio/Manno, Hupac, Iniziativa delle Alpi, Lugano, Traccia Svizzera, Comitato del San Gottardo, Gambarogno, costruzionesvizzera, USAM, ATA, SEV

Otto partecipanti vincolano la propria risposta a una condizione. Le organizzazioni dei trasporti UPSA, ASTAG, ACS, TCS e stradasvizzera cambierebbero opinione se, per il finanziamento, si attingesse al FSTS. I Cantoni di Argovia e di San Gallo nonché l'Unione delle città svizzere indicano come condizione che le misure SIF e PROSSIF non devono essere soppiantate dal corridoio da quattro metri.

Nove partecipanti hanno risposto in modo **POSITIVO** e adeguerebbero di conseguenza il proprio parere (JU, BLS, UTP, Centre Patronal, SAB, Porti Renani Svizzeri, Städte Allianz, RAlpin, FER). Centre Patronal, SAB, UTP, Porti Renani Svizzeri e FER osservano che li indurrebbe a cambiare opinione in particolare un forte aumento dei costi.

Osservazioni

Domanda 13: Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?

La maggior parte delle osservazioni sono già state esposte nelle domande precedenti (ad es. potenziamento delle capacità dei terminali in Ticino, misure di regolamentazione dei trasporti su strada). Determinati argomenti si riferiscono solo marginalmente al corridoio da quattro metri (ad es. altri interventi di ampliamento della galleria del Wisenberg, galleria dell'Axen, terzo binario Tombine-Svitto; fondo per il finanziamento dell'infrastruttura stradale; indennità d'esercizio per il trasporto combinato). Talune osservazioni si riferiscono alla concezione globale e alla correttezza delle stime. L'UTP, i Porti Renani Svizzeri, l'ATA ed economiesuisse ritengono troppo alti i costi stimati per la galleria del Bözberg. Tre Cantoni (BL, BS, FR) e l'associazione mantello dell'economia Centre Patronal auspicano che venga approntato un piano globale per il corridoio merci europeo (terminali compresi). Centre Patronal esige inoltre una panoramica globale degli investimenti sull'asse del San Gottardo. Il PLR propone di dibattere contemporaneamente in Parlamento il progetto FAIF e l'ampliamento del corridoio da quattro metri. Il Canton Argovia formula già prime osservazioni in merito al rumore, allo smaltimento del materiale di scavo e all'acqua di montagna/acqua termale. L'Associazione dei Comuni Svizzeri si attende che le misure non esattamente localizzate lungo le tratte all'aperto siano coordinate con i Comuni.



Allegato 1: Elenco dei destinatari della procedura di consultazione

Abbreviazione	Mittente	Presa di posizione
1.	Kantone / Cantons / Cantoni	
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich	Sì
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern	Sì
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern	Sì
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri	Sì
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Sì
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Sì
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Sì
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Sì
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug	Sì
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Sì
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Sì
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Sì
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Sì
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Sì
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Sì
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Sì
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Sì
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Sì
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau	Sì
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Sì
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Sì
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Sì
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Sì
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Sì
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Sì
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Sì
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici	Sì
CdC	Conferenza dei governi cantonali	No
CDF	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze	No



2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	
BDP	BDP Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz / PBD Parti Bourgeois-Démocratique Suisse / Partito borghese democratico PBD	No
CVP	CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz / PDC Parti démocrate-chrétien suisse / PPD Partito popolare democratico svizzero	Sì
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali	Sì
SPS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero	Sì
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro	Sì
CSP-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden	No
CSVP	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	No
EVP	EVP Evangelische Volkspartei der Schweiz / PEV Parti évangélique suisse / PEV Partito evangelico svizzero	Sì
I Verdi	Grüne Partei der Schweiz / Les Verts Parti écologiste suisse / I Verdi Partito ecologista svizzero	No
GB	GB Grünes Bündnis / AVeS: Alliance Verte et Sociale / AVeS: Alleanza Verde e Sociale	No
GLP	Grünliberale Partei Schweiz / Partito verde-liberale Svizzera	No
Lega	Lega dei Ticinesi	No
MCR	Mouvement Citoyens Romand (MCR)	No
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	
Associazione dei Comuni	Associazione dei Comuni Svizzeri	Sì
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Sì
Unione delle città	Unione delle città svizzere	Sì



4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia	
	economiesuisse	Sì
USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Sì
	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori	No
USC	Schweiz. Bauernverband (SBV) / Union suisse des paysans (USP) / Unione svizzera dei contadini (USC)	No
Baumeisterverband	Schweizerischer Baumeisterverband / Société Suisse des Entrepreneurs / Società Svizzera degli Impresari-Costruttori	No
ASB	Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) / Association suisse des banquiers (ASB) / Associazione svizzera dei banchieri (ASB)	No
USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)	Sì
SIC Svizzera	Kaufmännischer Verband Schweiz (KV Schweiz) / Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse) / Società svizzera degli impiegati di commercio (SIC Svizzera)	No
	Travail.Suisse	Sì
	Centre Patronal	Sì
UNIA	Sindacato UNIA	No

5.	Organizzazioni / organisations / organizzazioni	
Iniziativa delle Alpi	Iniziativa delle Alpi, comitato d'iniziativa	Sì
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile	Sì
ACS	Automobilclub der Schweiz	Sì
VSAI	auto-schweiz, Associazione degli importatori svizzeri di automobili	No
BLS	BLS AG	Sì
	Club der Autofreien Schweiz	No
	Coop Svizzera	No
Posta	La Posta Svizzera	No
	Equiterre	No
UP	Unione Petrolifera	No
FRC	Fédération romande des consommatrices	No
SEV	Sindacato del personale dei trasporti	Sì
	Comitato del San Gottardo	Sì
	GS1 Svizzera	No



Hupac	Hupac AG	Sì
Litra	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici	Sì
CITraP	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici	No
CI CDS	Comunità d'interesse Commercio al dettaglio svizzero	No
	Conferenza dei conservatori e delle conservatrici svizzeri dei monumenti storici	No
KF	Konsumentenforum	No
LRS	Les Routiers Suisse	No
	Liberale Aktion	No
	Comitato del Lötschberg	Sì
	Federazione delle cooperative Migros	No
	Amici della Natura Svizzera	No
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz	Sì
	Ouestrail	No
SSP	Sindacato svizzero dei servizi pubblici	No
ASAP	Associazione Svizzera dei Professionisti dell'ambiente	No
FFS	Ferrovie Federali Svizzere	Sì
SVS	Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale	No
LSPN	Lega svizzera per la protezione della natura	No
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	Sì
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico	No
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	No
Spedlogswiss	Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica	No
FP	Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio	No
FPC	Fondazione per la protezione dei consumatori	No
FRS	Federazione stradale svizzera	Sì
	Syna	No
SSC	Swiss Shippers' Council	No
TCS	Touring Club della Svizzera, TCS	Sì
	Transfair	No
UTP	Unione dei trasporti pubblici	Sì
VAP	Associazione dei caricatori	Sì
VSS	Associazione svizzera dei professionisti della strada e del traffico	No
ATA	Associazione Traffico e Ambiente	Sì
WWF	World Wildlife Fund Svizzera	No



6.	Risposte spontanee	
	Federazione Infra	Sì
	Comune di Agno/Bioggio/Manno	Sì
	Comune di Bellinzona	Sì
	Comune di Lugano	Sì
	Comune di Gambarogno	Sì
	Comune di Chiasso	Sì
	Comune di Balerna	Sì
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente	Sì
	Städte Allianz	Sì
VSG	Associazione svizzera degli imprenditori costruttori di strade ferrate	Sì
USIC	Unione Svizzera degli Studi Consulenti di Ingegneria	Sì
	IG Westtangent	Sì
	costruionesvizzera	Sì
	Mountain Wilderness	Sì
	Medici per l'ambiente	Sì
	Umverkehr	Sì
	Associazione svizzera per la protezione degli uccelli	Sì
	Greenpeace	Sì
	Traccia Svizzera/Traccia CH	Sì
	Porti Renani Svizzeri	Sì
	RAlpin AG	Sì
	Ferrovia 2000+	Sì
	CargoForum	Sì
FER	Fédération des Entreprises Romandes	Sì



Allegato 2: Questionario relativo al progetto posto in consultazione per la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da quattro metri per il trasporto merci su rotaia

Obiettivi fondamentali

- 1) Siete d'accordo con gli obiettivi fondamentali del progetto, ossia con la creazione di capacità aggiuntive per il trasporto su rotaia di semirimorchi con altezza agli angoli di quattro metri attraverso le Alpi?

Misure

- 2) Siete d'accordo con le misure proposte allo scopo di ampliare in Svizzera il corridoio da quattro metri?
- 3) Siete d'accordo che la Confederazione svizzera abbia la possibilità di prefinanziare le misure realizzate in Italia sulle tratte di accesso alla NFTA tramite mutui rimborsabili?
- 4) L'offerta resa possibile con la realizzazione del corridoio da quattro metri lungo l'asse del San Gottardo è sufficiente a coprire la domanda di tracce a sagoma alta?

Ulteriori misure

- 5) Condividete l'opinione che l'impiego di nuovo materiale rotabile per il trasporto di semirimorchi con un'altezza agli angoli di quattro metri non rappresenti una valida alternativa all'ampliamento della sagoma di spazio libero e sia solamente una possibile soluzione transitoria?
- 6) A vostro giudizio vi sono altre misure che permettono di raggiungere meglio gli obiettivi?

Finanziamento

- 7) Appoggiate la soluzione di finanziamento proposta o piuttosto le soluzioni temporanee di ripiego?
- 8) Ritenete che tali soluzioni di finanziamento comportino altri vantaggi, svantaggi o ripercussioni non ancora presi in considerazione nel rapporto esplicativo?



Altre domande

Conseguenze

- 9) Siete d'accordo con le conseguenze di un corridoio da quattro metri descritte nel rapporto esplicativo?
- 10) Oltre alle conseguenze (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia nazionale ecc.) descritte nel rapporto esplicativo, ritenete che vi siano altre ripercussioni degne di nota?

Adeguamenti legislativi

- 11) Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti? *V. capitolo 2*

Stato delle conoscenze

Il rapporto esplicativo relativo al progetto posto in consultazione rappresenta lo stato attuale delle conoscenze. Data l'urgenza del progetto – il finanziamento deve entrare in vigore a partire dal 2014 per consentire la messa in esercizio del corridoio da quattro metri nel 2020 – la consultazione viene eseguita prima che sia concluso il progetto preliminare delle FFS concernente il corridoio da quattro metri. Le conoscenze acquisite nel quadro del progetto preliminare potranno confluire nel progetto posto in consultazione e determinare cambiamenti quanto ad alternative, costi e data di messa in esercizio.

- 12) Il vostro parere in merito al progetto cambierebbe se la realizzazione del corridoio da quattro metri dovesse risultare più costosa del previsto o la messa in esercizio subisse ritardi?

Osservazioni

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