



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. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-16/

Panoramica FTP

Rapporto sui risultati della consultazione

Settembre 2007



Riepilogo dei risultati

La Panoramica FTP e lo Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria hanno suscitato reazioni sostanzialmente positive tra i partecipanti alla consultazione. La stragrande maggioranza approva gli obiettivi e gli elementi principali del progetto. Si concorda sul fatto che una buona infrastruttura di trasporto associata a un'altrettanto buona offerta di trasporti ferroviari rappresenti un importante fattore economico per la Svizzera.

L'ampliamento dell'infrastruttura previsto dal progetto SIF gode in tal senso di ampio consenso. Secondo i partecipanti alla consultazione, l'offerta SIF per un ammontare di circa 5 miliardi di franchi è da considerare l'obiettivo "minimo" e va realizzata al più presto. La stragrande maggioranza chiede inoltre investimenti supplementari, in particolare la realizzazione integrale o parziale delle opzioni di ampliamento previste dal progetto SIF o di potenziamenti supplementari nonché l'avvio anticipato dei lavori.

Lo stralcio dai relativi atti normativi dei grandi progetti non necessari per garantire l'offerta SIF è criticato da una scarsa maggioranza. Una parte considera il progetto presentato una base insufficiente per valutare le tratte in questione, un'altra avanza dubbi sulla natura democratica del provvedimento. La realizzazione immediata o futura di almeno alcuni dei progetti interessati, in particolare le gallerie di base del Wisenberg e dello Zimmerberg, è fortemente auspicata, ragion per cui si ritiene che vadano lasciati intatti i decreti in questione.

Una netta maggioranza approva l'elaborazione di un progetto complementare, ma ritiene che vada presentato tra il 2009 e il 2014 anziché "entro il 2016" e che debba essere più ampio in modo da risultare una "vera e propria" panoramica. Il documento dovrebbe comprendere le opzioni di ampliamento non realizzate nell'ambito del SIF, i progetti di cui si propone lo stralcio (in particolare la galleria del Wisenberg e la seconda galleria di base dello Zimmerberg) e altri progetti; inoltre dovrebbe tener conto del traffico regionale, migliorare gli strumenti di pianificazione e chiarire le modalità di finanziamento.

Sul piano finanziario, una maggioranza dei partecipanti alla consultazione chiede di separare il finanziamento della NFTA e del SIF, ritenendo che il volume degli investimenti previsti per i progetti FTP, pari a 30,5 miliardi di franchi, non sia sufficiente per realizzare tutti e quattro i grandi progetti (NFTA, FERROVIA 2000/SIF, RAV, risanamento acustico). Secondo costoro, i costi supplementari della NFTA non vanno compensati con un ridimensionamento del progetto SIF, al quale è da destinare una somma simile a quella originariamente prevista per FERROVIA 2000, mentre per la NFTA occorre prevedere un finanziamento supplementare. Solo una minoranza esige il rispetto del volume degli investimenti previsti per i progetti FTP (30,5 mia. CHF; prezzi 1995) e l'obbligo di finanziare i costi supplementari della NFTA a



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

spese degli altri progetti FTP. Numerosi partecipanti fanno inoltre notare che nel caso dei 30,5 miliardi di franchi non si tratta di un importo fissato per legge. La proposta di adeguare il credito complessivo NFTA e il regolamento del fondo gode quindi sostanzialmente del consenso dei partecipanti alla consultazione.

L'esigua minoranza che respinge il progetto non contesta la necessità in sé di potenziare ulteriormente l'infrastruttura ferroviaria, ma esige la creazione di basi più trasparenti e ritiene che il progetto presentato non costituisca una panoramica vera e propria e non corrisponda alla volontà popolare.



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

Indice

1	Introduzione.....	5
1.1	Incarico	5
1.2	Organismi consultati	5
1.3	Pareri pervenuti	5
2	Atteggiamento generale	6
3	Risultati.....	6
3.1	Obiettivi generali del progetto (domanda n. 1).....	6
3.2	Legge SIF e decreto relativo al credito complessivo (domanda n. 2).....	10
3.3	Adeguamenti dei decreti NFTA e FERROVIA 2000 (domanda n. 3).....	14
3.4	Progetto complementare entro il 2016 (domanda n. 4)	16
3.5	Adeguamento del credito complessivo NFTA (domanda n. 5).....	18
3.6	Temporaneo maggior indebitamento / proroga restituzione anticipi (domanda n. 6)	19
3.7	Ulteriori osservazioni (domanda n. 7)	21
	Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione.....	24



1 Introduzione

1.1 Incarico

Nel 2005 il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di presentare entro il 2007 una "Panoramica sullo sviluppo futuro dei grandi progetti ferroviari, su ulteriori fasi di tale sviluppo e sulle loro modalità di finanziamento".

Il 4 aprile 2007 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere una procedura di consultazione in merito alla Panoramica FTP. Nel testo per la procedura di consultazione sono illustrati la situazione finanziaria del Fondo FTP nonché un programma d'offerta e una serie di progetti infrastrutturali concernenti lo "Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria" (SIF).

1.2 Organismi consultati

La procedura di consultazione si è svolta dal 16 aprile 2007 al 6 luglio 2007. Sono stati consultati i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni economiche e le organizzazioni attive a livello nazionale, le federazioni dei Comuni, delle Città e delle regioni di montagna nonché altri organismi interessati.

1.3 Pareri pervenuti

In totale, sono pervenuti 104 pareri.

	Consultati	Pareri pervenuti	Di cui pareri non concernenti il merito
Cantoni	26	32 (25 di singoli Cantoni e 7 di conferenze intercantionali)	1
Partiti politici	16	8	
Associazioni economiche	10	9	3
Organizzazioni	40	24	
Altri / non consultati		31	
Totale	92	104	4



2 Atteggiamento generale

Una netta maggioranza dei partecipanti alla consultazione condivide l'orientamento del progetto. L'offerta di base SIF gode di ampio consenso ed è considerata l'obiettivo minimo o un primo passo rispettivamente da raggiungere o da compiere al più presto. Una maggioranza ritiene che il maggior fabbisogno finanziario della NFTA non debba andare a scapito dell'ulteriore potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria contemplata dal progetto SIF. Viene inoltre avanzata la richiesta di operare al più presto ulteriori investimenti, realizzando in particolare le opzioni di ampliamento previste e altri potenziamenti auspicati. I partecipanti approvano inoltre l'elaborazione di un progetto complementare, che andrebbe tuttavia presentato in tempi decisamente inferiori a quelli previsti e sotto forma di una panoramica completa sia dal profilo finanziario che da quello della pianificazione.

Una minoranza dei partecipanti alla consultazione esprime un parere sostanzialmente negativo sul progetto, senza tuttavia contestare il principio di potenziare ulteriormente l'infrastruttura ferroviaria, ma chiedendo la creazione di basi trasparenti e certe e ritenendo che il progetto non costituisca una panoramica vera e propria o che non corrisponda alla volontà espressa da Popolo e Cantoni nelle votazioni popolari.

3 Risultati

3.1 Obiettivi generali del progetto (domanda n. 1)

Approvate gli obiettivi generali del progetto?

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, SG, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI,	AR
Partiti	PLR, PPD, PS, Verdi, UDF	UDC
Associazioni, organizzazioni	USS, ATA, UTP, USAM, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, VSS, CargoForum, IGöV, FFS, BLS, Pro Ferrovia, Unione delle città svizzere, VI, La Posta svizzera, Iniziativa delle Alpi, WWF, transfair, Comitato del San Gottardo, Hupac, Infra, CostruzioneCH, UPSA, Pro Natura, altri	Economiesuisse, Associazione dei comuni svizzeri, Centre Patronal, SAB, Lega svizzera contro i rumori, ASTAG, altri



Cantoni

I Cantoni hanno formulato un parere congiunto nell'ambito della Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP). Tale parere è condiviso da tutti i Cantoni. La maggior parte dei Cantoni e alcune regioni CTP hanno altresì inoltrato commenti complementari.

Il parere congiunto della CTP è il seguente.

- Il progetto SIF gode sostanzialmente del favore dei Cantoni, che lo considerano un contributo al potenziamento dei trasporti pubblici.
- I Cantoni giudicano tuttavia troppo lunghi i tempi di realizzazione previsti: secondo loro, l'opera andrebbe completata tra il 2010 e il 2020.
- La CTP propone di separare il progetto SIF e i costi supplementari della NFTA. Secondo la Conferenza, quest'ultimi non devono andare a scapito del potenziamento di FERROVIA 2000, per il quale va utilizzato l'importo originariamente previsto a tal scopo dal progetto FTP, mentre per i costi supplementari della NFTA andrebbe istituito un finanziamento supplementare nell'ambito del Fondo FTP. La CTP chiede inoltre che i progetti concernenti gli assi di accesso alla NFTA, per un valore di 300 milioni di franchi, figurino alla voce NFTA anziché FERROVIA 2000. La stessa richiesta è avanzata per la galleria di base dello Zimmerberg e per la galleria dell'Hirzel, che essendo menzionate nel decreto Alptransit sono da considerare come progetti NFTA. Secondo i Cantoni, stralciare questi progetti dal decreto equivarrebbe a ridurre le capacità della NFTA. Ne conseguirebbe che le loro spese di realizzazione (p.es. opzione di ampliamento 4 con galleria di base dello Zimmerberg) andrebbero attribuite alla NFTA anziché a FERROVIA 2000.
- I Cantoni approvano il progetto SIF quale base per la pianificazione, ma chiedono che venga compensato un eventuale abbassamento dell'attuale livello qualitativo dell'offerta. Secondo loro, occorre inoltre dimostrare che il progetto permetterà di ovviare alle principali carenze di capacità. A loro avviso, i fondi messi a disposizione dal finanziamento supplementare della NFTA vanno utilizzati soprattutto a questo scopo.
- La CTP chiede infine l'elaborazione di una "panoramica vera e propria", che contenga delle proposte di finanziamento e costituisca un piano direttore per il traffico merci, il traffico a lunga distanza e il traffico regionale. Secondo la Conferenza, la panoramica va presentata alle Camere entro il 2011 anziché il 2016 e dovrà illustrare anche il finanziamento garantito e quello a lungo termine.



Il Cantone AR non approva gli obiettivi generali del progetto dichiarandosi contrario alle proposte di finanziamento dei costi supplementari della NFTA e all'adeguamento del credito e dei tempi di realizzazione della 2a tappa di FERROVIA 2000 come pure allo stralcio della 2a fase di realizzazione dei raccordi RAV e del raccordo NFTA alla Svizzera orientale.

Partiti

- L'UDC, l'unico partito a respingere il progetto e a chiedere che sia completamente rielaborato, considera importanti i progetti SIF, ma esige un finanziamento garantito e trasparente al riguardo e ritiene che a tale scopo sia necessario elaborare un nuovo progetto.
- PLR, PPD, PSS, Verdi e UDF invece esprimono un chiaro consenso all'orientamento generale del progetto, pur chiedendo diversi adeguamenti.
- Un'osservazione importante concerne il finanziamento: PLR, PPD, PSS e Verdi chiedono di separare il finanziamento della NFTA e del progetto SIF, affinché quest'ultimo non diventi "l'ultima ruota del carro" del Fondo FTP. Per quanto concerne i costi supplementari della NFTA, ritengono che vada previsto un apposito finanziamento complementare. Secondo il PLR si tratta infatti di progetti non compresi nel decreto iniziale ma approvati nel frattempo da Parlamento e Consiglio federale.
- PLR e PPD chiedono che vengano messi a disposizione i 7,5 miliardi di franchi originariamente previsti dal progetto FTP per FERROVIA 2000. Secondo il PPD, tale importo può essere utilizzato per realizzare l'offerta di base e le opzioni di ampliamento. Il PLR propone di inserire i progetti più urgenti in un primo messaggio e di presentare un progetto complementare nella prossima legislatura.
- PSS e Verdi avanzano diverse proposte per finanziare le opzioni di ampliamento e il Fondo in generale (p. es. modifica del Fondo FTP, aumento del credito complessivo e finanziamento preliminare da parte dei Cantoni, nuove fonti di finanziamento quali tassa sul CO₂ o aumento dell'imposta sugli oli minerali per i carburanti).
- Secondo l'UDF i 30,5 miliardi di franchi di cui è dotato il Fondo FTP sono da considerare un limite vincolante che va rispettato. Ritiene quindi che i sorpassi di credito vadano compensati all'interno del Fondo.
- Praticamente tutti i partiti approvano il proposito di realizzare un messaggio complementare, che però dovrà contenere una "panoramica vera e propria" anziché



una semplice presentazione delle modalità d'impiego dei fondi residui. I partiti esigono inoltre che il messaggio sia presentato prima del termine previsto dal Consiglio federale (2010 - 2012 anziché "entro il 2016").

Associazioni e organizzazioni

I pareri risultano differenziati. È tuttavia possibile individuare alcuni orientamenti di fondo.

- Un'ampia maggioranza delle associazioni e organizzazioni che hanno partecipato alla consultazione chiede di separare il progetto SIF dall'evoluzione dei costi della NFTA. Tra queste figurano le ferrovie, le associazioni legate al settore dei trasporti pubblici (UTP, IGöV, Litra, Pro Ferrovia), associazioni ambientaliste (ATA, WWF, Iniziativa delle Alpi), l'Unione delle città svizzere e alcune città e comuni, ma anche le associazioni del traffico stradale (TCS, ACS, stradsvizzera [FRS]) e ambienti interessati appartenenti ai settori del traffico merci (CargoForum), edilizio e della pianificazione del traffico (infra, costruzioneCH, VSS, VI). Alcune propongono finanziamenti supplementari, altre ritengono invece che la separazione vada effettuata senza imporre nuove imposte o tasse.
- Si ritiene inoltre che, per motivi di trasparenza, i quattro grandi progetti FTP siano da tenere ben distinti, che occorre attenersi al credito FTP inizialmente previsto e che non vadano trasferiti progetti NFTA al progetto SIF (p. es. TCS, Centre Patronal, FFS). VI fa notare che i fondi FTP sarebbero di per sé riservati ai "grandi progetti" e che per finanziare una molteplicità di oggetti minori bisognerebbe ricorrere a convenzioni sulle prestazioni e a crediti quadro.
- Alcune organizzazioni (economiesuisse, ASTAG, USAM, Fed. Entreprises Romandes) sono dell'avviso che bisogna rispettare il limite dei 30,5 miliardi di franchi inizialmente previsto per gli investimenti FTP e che per coprire i costi supplementari della NFTA vadano assolutamente utilizzati i fondi originariamente destinati ad altri progetti. In caso contrario s'imporrebbe un'ulteriore votazione popolare.
- Sul piano dell'offerta, il progetto SIF è giudicato un primo passo nella giusta direzione. Numerose organizzazioni chiedono tuttavia la realizzazione parallela di singole opzioni di ampliamento o anche di tutte le opzioni, ritenendola finanziariamente attuabile una volta separato il progetto SIF dall'evoluzione dei costi della NFTA.
- I gruppi impegnati a favore della protezione contro il rumore si oppongono decisamente a una riattribuzione dei fondi destinati al risanamento acustico.



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

- Quella di porre l'accento sul traffico viaggiatori a lunga distanza e sul traffico merci è una scelta generalmente condivisa. Solo l'ASTAG chiede un vero e proprio ribaltamento delle priorità, esigendo che i fondi siano utilizzati prevalentemente per l'asse NFTA (anziché per l'asse est-ovest e per il sistema nodale). Gli ambienti legati al settore del traffico merci giudicano insufficiente l'obiettivo fissato nel progetto di assicurare l'attuale volume di traffico merci interno.
- Viene criticato il fatto che il progetto non rappresenti una "vera e propria panoramica" in quanto non comprende l'ulteriore sviluppo del traffico regionale e locale (tra gli altri, transfair). Anche la CTP chiede una panoramica sull'ulteriore sviluppo dei grandi progetti ferroviari come pure su ulteriori fasi e sul loro finanziamento.
- Il proposito di elaborare un messaggio complementare gode di ampio consenso tra le organizzazioni; a loro avviso il messaggio dovrebbe fornire indicazioni più precise sul tasso di utilizzo e sulla redditività prevista.

3.2 Legge SIF e decreto relativo al credito complessivo (domanda n. 2)

Qual è il vostro parere in merito alla prevista legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria e al decreto federale relativo al credito complessivo?

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI, SG	AR
Partiti	PLR, PPD, PS, Verdi, UDF	UDC
Associazioni, organizzazioni	USS, ATA, UTP, Litra, FRS, travailssuisse, SEV, ACS, TCS, VSS, CargoForum, IGöV, FFS, BLS, Pro Ferrovia, USAM, Unione delle città svizzere, VI, La Posta svizzera, Iniziativa delle Alpi, WWF, transfair, Comitato del San Gottardo, Hupac, Infra, CostruzioneCH, UPSA, Pro Natura, altri	Economiesuisse, Associazione dei comuni svizzeri, Centre Patronal, SAB, Lega svizzera contro i rumori, ASTAG, altri



Valutazione dell'offerta SIF e delle opzioni di ampliamento

La realizzazione dell'offerta SIF, per un investimento di 5,2 miliardi di franchi circa, riscuote ampio consenso quale obiettivo "minimo" da conseguire. Numerosi partecipanti alla consultazione chiedono di anticiparne la realizzazione e di attuare al più presto almeno alcune delle opzioni di ampliamento nella prima fase. È largamente condivisa la scelta di definire il fabbisogno infrastrutturale in base a un programma d'offerta e quindi di proporre un'offerta unica e globale ("offerta SIF") anziché progetti di costruzione singoli e isolati.

Secondo la CTP occorre realizzare assolutamente e al più presto anche le opzioni di ampliamento. Singoli Cantoni o gruppi di Cantoni (CTP regionali) e varie organizzazioni forniscono pareri complementari e puntuali su singoli elementi dell'offerta o sulle opzioni di ampliamento.

- Il Cantone di Zurigo e la CTP della regione di Zurigo chiedono che sia garantito il finanziamento integrale della linea di transito, in quanto elemento dell'offerta SIF, al fine di garantirne la realizzazione entro il 2015. Ritengono inoltre che vada accordata la massima priorità ai potenziamenti e ai miglioramenti dell'offerta sulle tratte d'accesso, direttamente dipendenti dalla realizzazione di questa linea e inscindibili da essa (San Gallo/Thurtal - Winterthur - Aeroporto, Olten - Aarau - Limmattal e Coira - Sargans - Pfäffikon SZ - Zurigo).
- La CTP della Svizzera romanda (CTSO) e OuestRail caldeggiavano la realizzazione contemporanea dell'offerta SIF di base e delle opzioni di ampliamento, citando al riguardo in particolare i potenziamenti tra Losanna e Ginevra (3° binario), il doppio binario nel segmento Ferden - Mitholz della galleria di base del Lötschberg, il doppio binario Ligerz - Twann (galleria del Ligerz) e i provvedimenti sulla tratta Bienne - Basilea via Delémont. Secondo loro, va illustrata l'opportunità di combinare diverse opzioni di ampliamento (segnatamente le opzioni n. 1, 2, 6 e 8), il che consentirebbe di realizzare varianti economicamente più convenienti. Dello stesso avviso sono anche altri partecipanti alla consultazione (Cantoni di Soletta e di Neuchâtel). La realizzazione dell'opzione di ampliamento n. 2, che prevede potenziamenti tra Losanna e Ginevra, è ritenuta particolarmente importante a causa del forte sviluppo di insediamenti, e quindi della domanda, registrato in quest'area (Cantoni, Fed. Entreprises Romandes, Centre Patronal, USAM, TCS). Il Cantone del Giura esige l'attuazione dell'opzione di ampliamento n. 8, tra l'altro per evitare che il progetto SIF comporti un peggioramento della qualità dell'offerta rispetto a quella odierna.



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

- Il Cantone di Berna è sostanzialmente d'accordo con l'offerta SIF proposta. A suo avviso, realizzando le opzioni di ampliamento sarebbe possibile migliorare gli aspetti che lo lasciano insoddisfatto. Secondo Berna occorre inoltre assicurare che il progetto SIF non causi ulteriori carenze di capacità a carico del traffico regionale (p. es. regione di Berna, Berna -Thun).
- Secondo la CTP della Svizzera nordoccidentale il progetto SIF non permette di raggiungere gli obiettivi prefissati nel traffico viaggiatori né di risolvere i problemi di capacità nel traffico merci. I Cantoni nordoccidentali chiedono perciò il potenziamento a quattro binari dell'intera tratta (Basilea -) Liestal - Olten - Zurigo, compresa la galleria del Wisenberg e una seconda galleria del Heitersberg (in aggiunta a quelle dell'Eppenbergl e del Chestenberg), l'attuazione delle opzioni di ampliamento n. 1, 2, 6 e 8, tenendo conto di eventuali sinergie, e la realizzazione di un'opzione di ampliamento supplementare, denominata "Entflechtung Basel Ost", per separare il traffico merci, il traffico viaggiatori a lunga distanza e il traffico celere nell'area di accesso orientale alla stazione di Basilea. La Camera di commercio di entrambi i semicantoni basilesi chiede inoltre che venga incluso il progetto di allacciamento RAV all'EuroAirport.
- La Svizzera centrale chiede in particolare la realizzazione dell'opzione di ampliamento n. 4 entro il 2020 (seconda galleria di base dello Zimmerberg, doppio binario al Rotsee e provvedimenti tra Zugo e Erstfeld) e cita a motivazione della richiesta le carenze di capacità causate già oggi dal sensibile aumento della domanda, il notevole potenziale di mercato presentato dalla regione e l'utilità dei potenziamenti per il raccordo alla rete ad alta capacità italiana (nodo di Milano). Sempre secondo i Cantoni della Svizzera centrale, occorre assolutamente evitare che l'eventuale decisione di non realizzare la galleria di base dello Zimmerberg comporti la soppressione di fermate di treni per ottenere la riduzione dei tempi di viaggio necessaria per il raccordo alla rete ad alta velocità italiana. Il Cantone di Uri chiede inoltre che venga inclusa nel progetto la tratta di Axen.
- Dai Cantoni della Svizzera orientale giungono diverse richieste supplementari concernenti singoli punti:
San Gallo si attende tra l'altro lo stanziamento dei fondi necessari per realizzare il nuovo nodo completo di San Gallo e assicurare nel contempo collegamenti interessanti con le città del Fürstenland e vuole che sia lasciato immutato il credito previsto per il raccordo NFTA alla Svizzera orientale.



Il Cantone di Appenzello interno chiede di non sopprimere i collegamenti garantiti con mezzi pubblici da e per i capoluoghi Appenzello e Herisau con la stazione FFS di Gossau.

Il Cantone di Turgovia esige diversi provvedimenti da realizzare contemporaneamente alla linea di transito zurighese per ridurre i tempi di percorrenza e aumentare le capacità nell'area compresa tra il Thurtal e il lago di Costanza.

Sull'asse Zurigo - Coira ci si aspetta la cadenza semioraria con treni rapidi (SG, GR, Ferrovie retiche) e il potenziamento dell'ultima tratta a binario unico presso Mühlehorn (GR, diversi gruppi d'interesse locali).

Viene inoltre richiesta la realizzazione di altre opzioni di ampliamento, quali la cadenza semioraria tra Romanshorn/Costanza e Zurigo senza bisogno di cambiare e con separazione/riunione dei convogli a Weinfeld (TG) e la cadenza oraria senza bisogno di cambiare sulla linea Kreuzlingen - Rorschach - Coira [„Raccordo della Svizzera orientale“] (GR).

- Il Cantone del Ticino condivide sostanzialmente la richiesta della CTP e del Comitato del San Gottardo di un potenziamento integrale dell'intero asse NFTA. Il Cantone richiama inoltre l'attenzione sulle prevedibili carenze di capacità che sorgeranno nell'area compresa tra Biasca e Giubiasco e sottolinea la necessità di trovare una soluzione per il raccordo meridionale alla NFTA (a partire da Lugano).
- Il Cantone del Vallese si attende un progressivo miglioramento sull'asse del Lötschberg e del Sempione, tra l'altro grazie all'opzione di ampliamento n. 5 (completamento dell'equipaggiamento tecnico-ferroviario della galleria di base del Lötschberg); la stessa richiesta è avanzata dalla BLS, che adduce al riguardo soprattutto motivi inerenti la qualità (stabilità dell'orario).

Alcuni partecipanti alla consultazione ritengono che la documentazione non sia sufficientemente dettagliata. L'UDC chiede una classificazione dei progetti che consenta di stabilire delle priorità. Il PLR e l'economiesuisse si aspettano dati più precisi sul traffico e sul potenziale di mercato. Vi è chi propone la definizione di priorità per quanto concerne le opzioni di ampliamento (Litra).

Osservazioni in merito alla legge e al decreto

Nell'ambito della richiesta di separare il finanziamento dei progetti SIF e NFTA viene preteso da più parti un adeguamento degli importi contemplati dal decreto federale sul credito complessivo SIF. I Cantoni, gran parte dei partiti ma anche molti altri partecipanti



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

alla consultazione esigono che vengano messi a disposizione i fondi previsti dal progetto FTP per FERROVIA 2000.

Per motivi di trasparenza si chiede altresì di distinguere chiaramente tra NFTA e FERROVIA 2000 nel messaggio e nelle leggi. Gli accessi alla NFTA (in particolare per quanto concerne la protezione contro il rumore e l'alimentazione con corrente di trazione) andrebbero finanziati di conseguenza con il credito NFTA (sono di quest'opinione tra l'altro UDC, PPD, PLR, Litra, TCS, infra, VSS, VI). Secondo stradsvizzera e ACS non è necessario cambiare la struttura legislativa: i potenziamenti infrastrutturali più importanti o urgenti potrebbero essere integrati nelle leggi attuali.

Inoltre, si avanzano proposte di modifica in merito a diversi articoli:

Per quanto concerne l'articolo 5 (misure di compensazione per il traffico regionale) molti partecipanti alla consultazione temono che il progetto SIF implichi un'emarginazione del traffico regionale. Secondo loro, i costi dei potenziamenti infrastrutturali dovuti allo sviluppo del traffico regionale non vanno addebitati a quest'ultimo (Unione delle città svizzere, Città di Zurigo); i fondi previsti al riguardo non sono ritenuti sufficienti (transfair) e la formula putativa è giudicata inaccettabile (ATA, IGöV). Il TCS dal canto suo si attende che i Cantoni assumano almeno una parte delle misure di compensazione. Le Ferrovie retiche propongono di estendere tali misure alla rete delle imprese di trasporto titolari di concessioni per collegamenti rapidi beneficiari di indennità, a condizione che tali imprese sostengano i provvedimenti di cui all'articolo 4. Il Cantone dei Grigioni suggerisce di completare il progetto SIF con un capitolo denominato "SIF e traffico regionale". CargoForum e VAP si aspettano l'adozione di misure di compensazione anche per i raccordi del traffico merci (analogamente al traffico regionale).

In merito all'articolo 9 (Nuovo progetto) si chiedono termini di elaborazione decisamente più brevi di quello previsto ("entro il 2016"; cfr. n. 3.4).

3.3 Adeguamenti dei decreti NFTA e FERROVIA 2000 (domanda n. 3)

Qual è il vostro parere in merito alle modifiche del decreto sul transito alpino (stralcio della galleria di base dello Zimmerberg e della galleria dell'Hirzel) e dell'atto legislativo concernente FERROVIA 2000 (stralcio delle tratte Siviriez - Villars-sur-Glâne, Olten - Liestal (galleria del Wisenberg) e Aeroporto di Zurigo - Winterthur (galleria del Brüttener))?



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, SG, BS	CTP, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, NE, JU, TI, AR, BL
Partiti	UDF	PLR, PPD, PS, UDC, Verdi, PSS
Associazioni, organizzazioni	ASTAG, ATA, FFS, BLS, Pro Ferrovia, VI, Iniziativa delle Alpi, WWF, Comitato del San Gottardo, Hupac, altri	USS, travailssuisse, SEV, transfair, ACS, VSS, Cargoforum, Litra, Associazione dei comuni svizzeri, costruzioneCH, Unione delle città svizzere, SAB, FRS, altri

Nel complesso, gli adeguamenti proposti (stralcio di progetti infrastrutturali dagli atti normativi) hanno suscitato un giudizio tendenzialmente negativo da parte di una scarsa maggioranza. Alcuni partecipanti alla consultazione (tra l'altro i Verdi) ritengono che il progetto rappresenti una base insufficiente per valutare le tratte in oggetto e che sarebbe possibile procedere alla valutazione solo una volta disponibile, come richiesto, una panoramica più completa. Inoltre, non bisognerebbe basarsi unicamente su considerazioni di politica finanziaria (CostruzioneCH). I progetti in questione andrebbero perciò se mai rinviati, lasciando intatti i relativi decreti (di quest'avviso sono tra l'altro CTP, PPD, PS, ACS, Cargoforum, UTP, IGöV, Associazione dei comuni svizzeri, Iniziativa delle Alpi, Infra, FRS, transfair). Altri partecipanti giudicano quello di stralciare i progetti un procedimento dubbio dall'ottica delle regole della democrazia (o fanno notare che ne risultano interessati degli accordi internazionali), nonostante il referendum facoltativo cui è soggetto il nuovo decreto (tra l'altro Litra, CTP della Svizzera centrale, CTP Svizzera nordoccidentale).

Una minoranza approva perlomeno una parte degli adeguamenti. A seconda degli interessi regionali o di categoria rappresentati, v'è tuttavia chi propugna la conservazione di singoli progetti. Diversi Cantoni ad esempio si oppongono unicamente allo stralcio di progetti d'interesse prettamente cantonale (dopo aver rinviato al parere negativo espresso dalla CTP contro qualsiasi stralcio di progetto). La galleria dell'Hirzel (SG, AR), la tratta Siviriez-Villars-sur-Glâne (FR, Centre patronal) e la galleria del Brüttener (ZH) vengono citate solo da voci isolate. Mentre i Cantoni della Svizzera centrale appoggiano la realizzazione della galleria di base dello Zimmerberg, la maggior parte dei favorevoli al progetto chiede di non stralciare la galleria del Wisenberg o di prendere in esame eventuali alternative a quest'opera.



3.4 Progetto complementare entro il 2016 (domanda n. 4)

Approvate la proposta del Consiglio federale di presentare entro il 2016 un progetto che illustri l'opportunità o meno di realizzare la galleria del Wisenberg, la galleria di base dello Zimmerberg e altri progetti e, se del caso, le modalità di realizzazione?

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI	AR, SG
Partiti	PLR, PPD, PS, Verdi, UDC	UDF
Associazioni, organizzazioni	USS, economiesuisse, travaillsuisse, SEV, ASTAG, ACS, TCS, ATA, VSS, CargoForum, Litra, UTP, IGöV, Pro Ferrovia, Associazione dei comuni svizzeri, Unione delle città svizzere, VI, Iniziativa delle Alpi, WWF, Comitato del San Gottardo, Hupac, Infra, CostruzioneCH, FRS, altri	FFS, SAB

La proposta in sé di presentare un nuovo progetto viene ampiamente approvata. Le aspettative al riguardo sono tuttavia elevate e numerose le richieste di complemento:

- Secondo i partecipanti alla consultazione, il nuovo progetto deve rappresentare una "panoramica vera e propria" che consenta di comprendere e valutare l'opportunità dell'ulteriore potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria. A tale scopo si chiede la presentazione di dati trasparenti sul potenziale di mercato e sulle capacità, concernenti ad esempio l'evoluzione della domanda relativa alle tratte e ai nodi e le capacità massime realizzabili per il traffico viaggiatori a lunga distanza, il traffico regionale e il traffico merci nonché i bilanci e la redditività (p. es. CTP, PLR, UDC, associazioni stradali, economiesuisse). L'Iniziativa delle Alpi si aspetta un'analisi trasparente delle capacità del corridoio nord-sud e l'esame delle possibilità di ottimizzazione, quali l'adeguamento dei prezzi dei tracciati e l'armonizzazione delle velocità di marcia dei treni.
- I partecipanti alla consultazione esigono che il progetto, inteso dalla CTP come piano direttore per il traffico a lunga distanza, il traffico regionale e il traffico merci, comprenda i piani originari previsti per FERROVIA 2000 e NFTA e il piano settoriale



dei trasporti. Andrebbero inoltre considerati i risultati della pianificazione trinazionale a lungo termine del nodo di Basilea, lo studio KANSAS (CTP CHNO) e i raccordi meridionali della NFTA (Iniziativa delle Alpi). È chiesta infine da più parti l'inclusione del traffico regionale (tra l'altro IgöV). Litra suggerisce l'ordinazione di "funzioni" da parte della Confederazione (p. es. tempi di percorrenza tra i centri e capacità espresse in tracciati orari o capacità giornaliere tra gli spazi economici o i confini) e propone di determinare la necessità di realizzare i singoli oggetti in base agli obiettivi così prefissati (come p. es. il trasferimento sull'asse nord-sud).

- Secondo i partecipanti, la panoramica deve comprendere anche il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria garantito sul lungo termine (SEV, PLR, CTP, PS, Grüne, Litra, FFS). Se da un lato (p. es. PS, Verdi, Litra, ATA, UTP) vengono avanzate o chieste proposte di finanziamento complementare dei progetti FTP (p. es. introiti CO2, finanziamento preliminare cantonale), dall'altro vi sono organismi favorevoli a un finanziamento supplementare della NFTA ma contrari alla riscossione di nuove imposte o all'aumento del limite di anticipo e dell'indebitamento della Confederazione (tra l'altro PLR, UDC, ACS, TCS, CargoForum, FRS).
- Per quanto concerne i tempi di elaborazione, si auspica che il progetto complementare venga presentato molto prima che "entro il 2016". I termini proposti vanno da "entro il 2009" (p. es. Verdi) al 2010 (p. es. PSS, CargoForum, VAP), 2011 (p. es. CTP, AR), 2012 (p. es. PPD, UTP, SEV, Pro Ferrovia, Unione delle città svizzere) o "entro la prossima legislatura" (PLR). La CTP chiede una panoramica sull'ulteriore sviluppo dei grandi progetti ferroviari come pure su ulteriori fasi e sul loro finanziamento. In proposito vengono citate in particolare la galleria di base dello Zimmerberg e le gallerie del Wisenberg e dell'Heitersberg.
- I partecipanti alla consultazione chiedono inoltre l'avvio al più presto della pianificazione parallela di progetti importanti sul lungo periodo, in particolare anche per garantire i tracciati dal profilo della pianificazione territoriale. Il credito necessario andrebbe proposto nell'ambito del progetto SIF (CTP). Il Comitato del San Gottardo fa notare che i fondi per la pianificazione dei lavori intesi ad assicurare le capacità sull'asse nord-sud sono contenuti nel credito per lo studio KANSAS.
- L'UDF non intende discutere di nuovi progetti finché non sono stati rimborsati gli anticipi. Le FFS e la SAB sono contrarie a un nuovo progetto ritenendo, come i Cantoni di Argovia e San Gallo, che l'ulteriore procedimento in merito alle opere in questione vada chiarito nel messaggio attuale.



3.5 Adeguamento del credito complessivo NFTA (domanda n. 5)

Qual è il vostro parere in merito all'adeguamento del credito complessivo NFTA?

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, VS, GE, VD, NE, JU, TI	SG, AR
Partiti	PLR, PPD, PS, Verdi	UDC, UDF
Associazioni, organizzazioni	USS, ATA, UTP, Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, VSS, ASTAG, CargoForum, IGöV, FFS, BLS, USAM, SAB, Unione delle città svizzere, VI, La Posta svizzera, Iniziativa delle Alpi, WWF, Comitato del San Gottardo, Hupac, Infra, CostruzioneCH, UPSA, travailssuisse, Associazione dei comuni svizzeri, altri	Economiesuisse, Centre Patronal, Pro Ferrovia, altri

L'adeguamento del credito complessivo NFTA è accettato da una maggioranza, la quale ritiene che la NFTA vada portata a termine in quanto elemento fondamentale della politica svizzera di trasferimento del traffico merci ed essenziale per l'allacciamento del Canton Ticino e l'integrazione della Svizzera nella rete europea dei trasporti. L'adeguamento è accettato con un "brontolio" (Verdi) in nome della causa e considerato una "necessità spiacevole", inevitabile, comprensibile, "nécessaire et judicieux". La domanda è giudicata "retorica" dal Cantone di Friburgo. I motivi sono, p. es. secondo il PPD, "connues et acceptées: TVA, renchérissement, risques géologiques, avancées technologiques, sécurité". Si esige la separazione dei crediti SIF e NFTA e un finanziamento supplementare della NFTA per evitare che l'aumento dei costi di quest'ultima vada a scapito degli altri grandi progetti. Litra propone di stabilire nella legge che in futuro la Confederazione non potrà più modificare le ordinazioni senza adeguare i crediti. Il Comitato del San Gottardo dal canto suo chiede che le riserve non vengano più impiegate per finanziare prestazioni supplementari ma solo per coprire i rischi accertati. Vi è chi contesta anche qui l'intento di spostare i progetti di potenziamento in questione concernenti l'asse del San Gottardo dalla voce NFTA alla rubrica SIF (p. es. Infra).



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

L'ASTAG approva l'adeguamento del credito NFTA all'aumento dei costi, accettando tuttavia solo lo scenario B previsto dal testo per la consultazione (limite inferiore del credito complessivo NFTA) affinché i progetti SIF possano essere realizzati nel rispetto del credito complessivo FTP. L'Iniziativa delle Alpi, tra gli altri, propende invece per il limite superiore.

Quello di trattare congiuntamente tre oggetti (finanziamento dei costi supplementari della NFTA, adeguamento di leggi e decreti esistenti e stanziamento di un credito d'impegno per nuovi progetti ferroviari fino al 2030) è ritenuto fundamentalmente un modo di procedere problematico dai Cantoni di San Gallo e Appenzello esterno, che si oppongono pertanto all'adeguamento del credito complessivo NFTA e propugnano l'emanazione di un "decreto di risanamento NFTA" separato. Pro Ferrovia è contraria perché non è compresa la galleria di base dello Zimmerberg.

Coloro che, nell'insieme, respingono il progetto, spesso si oppongono anche a questo adeguamento (tra l'altro economiesuisse, Centre Patronal) o non si pronunciano in maniera esplicita al riguardo. Ritengono (p. es. l'UDC) che i costi NFTA non siano presentati in modo trasparente (p. es. impiego di diversi prezzi di riferimento). Secondo loro, i quattro grandi progetti vanno tenuti ben distinti e trattati separatamente nel messaggio e nella legge.

3.6 Temporaneo maggior indebitamento / proroga restituzione anticipi (domanda n. 6)

Approvate il temporaneo innalzamento del livello d'indebitamento della Confederazione e la proroga del termine di restituzione degli anticipi?

Il progetto prevede un rinvio del termine di restituzione degli anticipi che implica un temporaneo maggior indebitamento del Fondo. Alcuni partecipanti alla consultazione hanno frainteso credendo che si tratti di un aumento generale dell'indebitamento della Confederazione o di un aumento del limite di anticipo.

Per quanto concerne le risposte che si riferiscono esplicitamente alla domanda posta, si ha il seguente quadro:



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

	Approvano (in parte con proposte di modifica)	Non approvano
Cantoni, CTP	CTP, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, SO, BS, BL, AI, AG, TG, GR, BE, FR, SG, VS, GE, VD, NE, JU, TI, AR	
Partiti	PLR, PPD, PS, Verdi	UDC, UDF
Associazioni, organizzazioni	USS, ASTAG, ATA, UTP, Litra, FRS, SEV, ACS, TCS, VSS, ASTAG, CargoForum, IGöV, FFS, USAM, Pro Ferrovia, SAB, Unione delle città svizzere, VI, La Posta svizzera, Iniziativa delle Alpi, WWF, Comitato del San Gottardo, Hupac, Infra, CostruzioneCH, stradasvizzera, VAP, UPSA, Associazione dei comuni svizzeri, altri	Economiesuisse, altri

La modifica proposta per il regolamento del Fondo FTP è stata valutata positivamente da una netta maggioranza. UDC e UDF sono contrarie a qualsiasi modifica del regolamento

Il provvedimento, che prevede la liberazione di fondi nel 2015, è salutato con favore soprattutto quale contributo alla soluzione dei problemi di liquidità per i progetti SIF. Spesso approvato con convinzione, il provvedimento è cionondimento ritenuto insufficiente in quanto non consente di utilizzare i fondi prima della metà del prossimo decennio (Comitato del San Gottardo, Infra, CostruzioneCH, UTP, IGöV, FFS, La Posta svizzera, Pro Ferrovia, Litra, Unione delle città svizzere, Associazione dei comuni svizzeri, UTP, Cantone di Zurigo).

Dai partecipanti vengono perciò avanzate diverse proposte concernenti le modalità di finanziamento del fondo.

Il PLR non vuole che si cambi metodo di finanziamento, auspicando in particolare che si continui ad adottare il sistema del fondo, e si oppone a nuove imposte. Anche le associazioni stradali sono essenzialmente contrarie a nuove imposte e tasse (soprattutto a carico del traffico stradale). Verdi, UDF, economiesuisse e CargoForum sono critici nei confronti di un aumento del limite di anticipo. Vi è chi (p. es. PLR e Litra) chiede espressamente di non unire le modalità di finanziamento della NFTA al progetto SIF per non perdere tempo a scapito di decisioni urgenti.

Altri invece formulano proposte concrete di finanziamento, ritenendo fra l'altro che scaricare l'attuale questione del finanziamento sulle spalle delle generazioni future non possa rappresentare una soluzione valida sul lungo termine (ATA, WWF, Iniziativa delle Alpi, PSS, Verdi). Molti (tra gli altri TCS e USAM) citano e approvano la possibilità di



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

prorogare i termini di restituzione, come proposto nella mozione Pfisterer del 18 giugno 2007 (07.3328).

Il PSS suggerisce l'esame di una serie di modalità per finanziare le opzioni di ampliamento (proroga dei termini di restituzione ed eventuale aumento del limite di anticipo per il Fondo FTP; aumento del credito complessivo e finanziamento preliminare da parte dei Cantoni; nuove fonti di finanziamento quali una tassa CO₂ sui carburanti a destinazione parzialmente vincolata). Inoltre, giudica l'aumento della TTPCP previsto dal 1° gennaio 2008 una condizione fondamentale per garantire una copertura sufficiente dei progetti SIF e ritiene necessario valutare l'opportunità di aumentare ulteriormente tale tassa (adeguandola al rincaro e all'evoluzione dei costi esterni) e di riscuoterla anche sui furgoni di peso complessivo inferiore alle 3,5 tonnellate.

Proposte analoghe a quelle del PSS giungono anche dall'ATA, che cita inoltre altre possibilità, come quella di aumentare la quota proveniente dall'IVA o dall'imposta sugli oli minerali, prevedere appositi obblighi per i Cantoni nelle leggi federali, impiegare le quote TTPCP cantonali in modo mirato per il potenziamento dei trasporti pubblici, ricorrere al mobility pricing. I Verdi propongono anch'essi diverse opzioni, accordando la preferenza a quella di aumentare temporaneamente l'imposta sugli oli minerali per i carburanti di 20 centesimi al litro e di destinare i ricavi supplementari al Fondo FTP. L'Iniziativa delle Alpi suggerisce di formulare la disposizione concernente il limite di spesa per il traffico merci su rotaia (nel contesto della legge sul trasferimento del traffico merci) in modo da consentire anche la realizzazione di progetti infrastrutturali di minor portata.

Il TCS propone diverse varianti per garantire il finanziamento dei costi supplementari della NFTA (proroga di 3 - 5 anni della scadenza del Fondo FTP, impiego di una parte dei sussidi d'esercizio nel contesto della legge sul trasferimento del traffico merci, ridimensionamento del progetto RAV limitandone la realizzazione alla prima fase, come proposto a suo tempo dal Consiglio federale, oppure combinazione di queste varianti).

3.7 Ulteriori osservazioni (domanda n. 7)

Diversi partecipanti alla consultazione hanno formulato osservazioni che travalicano i termini delle domande poste.

- Da più parti viene sottolineata l'opportunità di dotare il credito SIF di riserve volte a garantire in ogni caso la realizzazione del progetto previsto (UDC, FFS, Litra, VI, La Posta svizzera).



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

- La Fédération Entreprises Romandes suggerisce l'adozione di forme di finanziamento innovative, come già applicate nel settore dell'elettricità o, in Europa, anche in quello dei trasporti, e si aspetta l'esame di modelli PPP (partenariato pubblico-privato). Un suggerimento, questo, fatto anche dal PLR, che ritiene che almeno l'alimentazione con corrente di trazione vada organizzata e finanziata in collaborazione con aziende private (eventualmente tramite PPP).
- Vi è chi cita la possibilità di un finanziamento preliminare da parte dei Cantoni (PSS, ATA, Cantone di San Gallo). Litra giudica non realistico l'intento di aumentare ulteriormente i fondi, vista la situazione in cui versano le finanze federali, e propone un contributo finanziario da parte dei Cantoni per conferire maggior peso alle loro richieste di ulteriori potenziamenti.

Anche sul piano della pianificazione, si avanzano diversi suggerimenti.

- La FSU (Federazione svizzera degli urbanisti) ritiene che il progetto SIF non consideri in misura sufficiente l'insieme dei trasporti (coordinamento con le strade nazionali, coordinamento con il traffico regionale). Inoltre, sempre secondo la FSU, il progetto non tiene conto del piano settoriale dei trasporti e dei piani direttori cantonali, il che è contrario alle disposizioni della legislazione sulla pianificazione territoriale (art. 2 OPT, art. 30 LPT).
- L'ATA lamenta la mancanza di obiettivi più globali che tengano conto del principio della sostenibilità e l'assenza di un'illustrazione degli obiettivi comuni, delle interazioni e delle relazioni tra traffico pubblico regionale e a lunga distanza, evoluzione dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, progetti SIF e progetti del fondo infrastrutturale. Inoltre, secondo l'ATA, senza l'adozione di misure di accompagnamento intese ad attutire l'impatto negativo del traffico stradale, il contributo del progetto SIF al trasferimento del traffico dal settore privato a quello pubblico risulterà insufficiente. Pro Natura si attende che la legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria tenga conto della concezione "Mobilità generale" della Confederazione. L'attuazione della concezione andrebbe pertanto fissata per legge come obiettivo.
- La CTP della Svizzera nordoccidentale e il Cantone di Argovia auspicano che la qualità dell'offerta prevista in futuro per il traffico viaggiatori a lunga distanza (secondo la concezione dell'ottobre 2006) sia stabilita per legge completando l'articolo 1 della legge SIF. LITRA suggerisce di fissare le garanzie d'offerta in un piano settoriale da aggiornare periodicamente e di proporre per tempo i relativi mandati e crediti di progettazione.



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

- La VI denuncia l'assenza di una prova che dimostri che il potenziamento dell'offerta nel traffico merci e in quello a lunga distanza non avvenga a spese del traffico regionale; secondo l'associazione, da una tale verifica potrebbe risultare necessario realizzare determinate opzioni di ampliamento SIF ora accantonate. Dall'altro lato la VI critica il fatto che nell'esaminare i progetti infrastrutturali SIF proposti non si sia considerato l'aspetto della stabilità dell'offerta; questa infatti, essendo fondata sul principio dei nodi ferroviari (coincidenze in tutte le direzioni con brevi tempi di attesa nelle stazioni principali), sarebbe concorrenziale unicamente se contraddistinta da un alto grado di affidabilità.
- Numerosi partecipanti alla consultazione sono critici nei confronti dei decreti RAV adottati in passato (Litra, UDF, VI, stradasvizzera, ACS) o giudicano di per sé negativo il fatto che non si sia tenuto conto del traffico internazionale (Centre Patronal). Da una verifica dei progetti RAV si attendono la liberazione di fondi che potrebbero essere destinati ai progetti SIF.
- Le associazioni impegnate a favore della protezione contro il rumore (Lega svizzera contro i rumori, IGLS Svizzera, IGLS Obersiggenthal, IGLS Chrüzliberg) si sono esplicitamente dedicate al capitolo del risanamento acustico. Tali associazioni si oppongono decisamente a una riattribuzione dei fondi FTP destinati al risanamento acustico, definita uno sviamento di finalità. Chiedono che nel valutare la sostenibilità economica delle misure di risanamento acustico della rete ferroviaria si tenga conto del tetto dei costi previsto dall'iniziale progetto FTP. A tal scopo andrebbero corretti e aggiornati i dati pertinenti (p. es. correzione dei dati futuri concernenti il traffico ferroviario, adeguamento delle unità di misura, applicazione del corretto grado di protezione).



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione

Sigla	Nome
	<i>1 Cantoni</i>
	Cantone di Argovia
	Cantone di Appenzello esterno
	Cantone di Appenzello interno
	Cantone di Basilea-Campagna
	Cantone di Basilea-Città
	Cantone di Berna
	Cantone di Friburgo
	Cantone di Ginevra
	Cantone dei Grigioni
	Cantone del Giura
	Cantone di Lucerna
	Cantone di Neuchâtel
	Cantone di Nidvaldo
	Cantone di Obvaldo
	Cantone di Sciaffusa
	Cantone di Svitto
	Cantone di Soletta
	Cantone di San Gallo
	Cantone di Turgovia
	Cantone Ticino
	Cantone di Uri
	Cantone del Vallese
	Cantone di Vaud
	Cantone di Zugo
	Cantone di Zurigo
CTP CH	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
CTP CHC	CTP Svizzera centrale
CTP CHNO	CTP Svizzera nordoccidentale



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

CTP ZH	CTP Zurigo
OuestRail	OuestRail
CTSO	CTSO Conf des transports de Suisse Occidentale
	Comitato del San Gottardo
	2 Partiti
PLR	Partito liberale-radicalo svizzero
PPD	Partito popolare democratico svizzero
SPS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione democratica di Centro
PES	Partito ecologista svizzero
UDF	Unione democratica federale
PLR ZH	Partito liberale-radicalo del Cantone di Zurigo
	Parti Socialiste vaudois
	3 Organizzazioni economiche
	economiesuisse
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
	Unione svizzera degli imprenditori
USC	Unione svizzera dei contadini
USS	Unione sindacale svizzera
SIC	Società svizzera degli impiegati di commercio
	Travail.Suisse
	Camera di commercio dei due semicantoni di Basilea
	Fédération Entreprises Romandes
	4/5 Altri
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
transfair	Sindacato cristiano dei servizi pubblici e del terziario della Svizzera
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ACS	Automobile Club Svizzero
TCS	Touring Club Svizzero
	stradasvizzera (FRS)
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile
ATA	Associazione traffico e ambiente
VSS	Unione dei professionisti svizzeri della strada
	Spedlogswiss / Cargo Forum Svizzera



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
UTP	Unione dei trasporti pubblici
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
FFS	Ferrovie federali svizzere
BLS	Ferrovia Berna-Lötschberg-Sempione
	Ferrovie retiche
	La Posta Svizzera
	Hupac SA
	Pro Ferrovia Svizzera
	Associazione dei comuni svizzeri
UCS	Unione delle città svizzere
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
VI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
FSU	Federazione svizzera degli urbanisti
FST	Federazione svizzera del turismo
	Iniziativa delle Alpi, Comitato
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
infra	infra (VST, VESTRA, VSU, ASGS, RVS)
	CostruzioneSvizzera
	Pro natura
	KGL Gewerbeverband Kt. LU
	UTP del Cantone di Zurigo
	Municipio di Zurigo
	Municipio di Winterthur
	Municipio di San Gallo
	Municipio di Wil SG
RVAJ	Réseau des villes de l'arc jurassien
	Comune di Bassersdorf
	Comune di Renens
	Municipio di Yverdon-les-Bains
	Comune di Mägenwil
PRA	Planungsverband der Region Aarau
	Regione di Nyon
	Verein Seeland.Biel/Bienne
	Baden Regio



N. riferimento/dossier: 012.21/2007-08-24/6

	Centre Patronal
	IGLS Chrüzliberg
	IGLS Obersiggenthal
	IGLS Svizzera
	Lega svizzera contro i rumori
FER	Fed. Entreprises romandes
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
	IG Impuls Walenstadt
	Pro Wisenberg
	Komitee Pro Eppenbergtunnel
	M. Gross, Wädenswil
	H. Gubser, Mühlehorn