



Aktenzeichen: BAV-214-00002/00004/00012/00008/00004/00002/00005

Aprile 2018

Fase di ampliamento 2030/35 del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura fer- roviaria (FA 2030/35)

Rapporto sull'esito della consultazione

Indice

1 Premessa	3
1.1 Incarico.....	3
1.2 Svolgimento della procedura di consultazione.....	3
2 Posizione in generale	4
3 Valutazione dei pareri	7
3.1 Questionario	7
3.2 Obiettivi generali	7
3.3 Fase di ampliamento 2030/35.....	8
3.4 Finanziamento di misure da parte di terzi.....	17
3.5 Altre osservazioni sul progetto	22
4 Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi esecutivi	29
Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione	30
Allegato 2: questionario relativo al progetto in consultazione – fase di ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria 2030/35	39

1 Premessa

1.1 Incarico

Il 29 settembre 2017 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione sul progetto relativo alla fase di ampliamento 2030/35 del Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (FA 2030/35).

1.2 Svolgimento della procedura di consultazione

La procedura di consultazione si è svolta dal 29 settembre 2017 al 15 gennaio 2018. Sono stati invitati a esprimersi i Cantoni, i partiti rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna e quelle nazionali dell'economia nonché un gran numero di imprese di trasporto, organizzazioni e società di navigazione concessionarie.

Sono pervenuti 481 pareri in totale. Dei 332 organismi invitati a pronunciarsi (destinatari) hanno preso posizione in 113, mentre 10 vi hanno rinunciato. Sono inoltre giunti 368 pareri spontanei, che spesso si riferiscono a uno o più progetti concreti e si limitano a rispondere a una o due domande, da parte di persone giuridiche o fisiche non direttamente interpellate, quali federazioni, Comuni e privati.

	Destinatari	Pareri pervenuti
1. Cantoni e Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP)	27	27
2. Partiti (Assemblea federale)	13	9
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	7	5
5. Imprese di trasporto	116	29
6. Organizzazioni	145	40
7. Società di navigazione concessionarie	21	0
8. Pareri spontanei	0	368
Totale	332	481

L'elenco completo dei partecipanti alla procedura di consultazione figura nell'allegato 1.

2 Posizione in generale

Premessa. Secondo le attuali previsioni della Confederazione, la domanda di trasporto viaggiatori e merci continuerà a crescere in misura sostenuta fino al 2040. Gli ampliamenti già realizzati e decisi non bastano a far fronte alla crescita prevista su rotaia. In collaborazione con i Cantoni, le ferrovie e i rappresentanti del settore del trasporto merci l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha elaborato due varianti per la FA 2030/35: la prima prevede investimenti per 7 miliardi di franchi da realizzare entro il 2030 (variante FA 2030), la seconda 11,5 miliardi da investire entro il 2035 (variante FA 2035). Le varianti consentono di ridurre il sovraccarico e di attenuare i problemi di capacità aumentando la frequenza dei collegamenti viaggiatori (cadenza semioraria e quartoraria) e migliorando l'offerta nel traffico merci (collegamenti più veloci e di miglior qualità). Per la realizzazione del passante di Lucerna e la progettazione del passante di Basilea («Herzstück») il progetto posto in consultazione contiene inoltre una proposta che consente ai Cantoni di finanziarle a proprio rischio.

Obiettivi del progetto. L'obiettivo ultimo del progetto, ossia aumentare l'offerta nel traffico viaggiatori e merci ampliando l'infrastruttura ferroviaria, è condiviso dalla stragrande maggioranza dei partecipanti alla consultazione. La maggior parte approva l'impostazione di lungo periodo del progetto e la certezza che ne consegue per la pianificazione. In diversi giudicano insufficiente l'ampliamento dell'offerta previsto nella Svizzera romanda e non equa la ripartizione dei fondi. Allo stesso modo vi è chi ritiene che il progetto sia sbilanciato, poiché privilegia eccessivamente la riduzione del sovraccarico e destina troppi fondi a tratte che già presentano una domanda elevata.

Obiettivi e linee direttrici della FA 2030/35. La maggioranza dei partecipanti condivide gli obiettivi e le linee direttrici formulate per la FA 2030/35. Alcuni deplorano il fatto che la rielaborazione della prospettiva a lungo termine sia prevista solo per la fase di ampliamento successiva. Nel contempo si chiede una maggiore armonizzazione con lo sviluppo del territorio e le altre modalità di trasporto. In molti approvano espressamente l'obiettivo ultimo della riduzione del sovraccarico. Taluni criticano tuttavia la sua focalizzazione sugli orari di punta, rilevando la forte variazione della domanda sull'arco dell'intera giornata. L'importanza data all'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza è in parte ritenuta insufficiente. D'altro canto vi è chi critica la metodologia prevista per la valutazione delle misure di ampliamento, ritenendo che accordi eccessiva rilevanza ai guadagni di tempo e quindi riconosca un contributo sproporzionato in termini di benefici.

Varianti FA 2030/35. La variante FA 2035, comprendente investimenti per 11,5 miliardi di franchi da realizzare entro il 2035, è appoggiata da un'ampia maggioranza di partecipanti, che la ritengono tra l'altro efficace nel ridurre il sovraccarico e in grado di garantire un buon effetto di rete, un miglior rapporto costi-benefici rispetto alla variante 2030 e una maggiore certezza per la pianificazione e gli investimenti. Molti partecipanti chiedono di destinarle più fondi, dell'ordine di 0,5–1,5 miliardi di franchi.

La variante FA 2030, con 7 miliardi di franchi da investire entro il 2030, è giudicata dalla maggior parte dei partecipanti insufficiente quanto a effetto globale o benefici. Altri, considerato il vasto orizzonte temporale, preferiscono questa variante rispetto alla FA 2035, per non precludersi troppe opzioni e poter reagire con maggior flessibilità a tutti gli sviluppi del caso.

Miglioramenti dell'offerta e misure. Una larga maggioranza dei partecipanti concorda sui miglioramenti dell'offerta di trasporto viaggiatori e merci proposti. In molti suggeriscono l'integrazione di offerte supplementari e della realizzazione e in parte anche pianificazione di ulteriori misure infrastrutturali. Quelle citate più volte sono l'ampliamento o il completamento della galleria di base del Lötschberg (GBL), la Grimselbahn, aumenti dell'offerta nella Svizzera romana, l'ampliamento di impianti per il pubblico e per il traffico merci, la realizzazione di fermate supplementari, il finanziamento della pianificazione del passante di Basilea o della progettazione di quello di Lucerna, la pianificazione del collegamento diretto Aarau–Zurigo e del terzo traforo del Giura, l'ampliamento dell'asse nord-sud del San Gottardo e della tratta Evianles-Bains–St-Gingolph.

La prevista ripartizione delle capacità disponibili tra traffico viaggiatori a lunga distanza (internazionale), traffico viaggiatori regionale e traffico merci appare controversa sia nella variante FA 2030 sia in quella FA 2035. Se gli uni approvano espressamente l'ampia considerazione accordata al traffico merci, altri ritengono che l'ampliamento del traffico regionale ne risulti compromesso, mentre secondo altri ancora quest'ultimo è penalizzato dal traffico viaggiatori a lunga distanza (internazionale). Alcuni lamentano l'assenza di un programma d'offerta vincolante e convenuto fra tutte le parti per la Svizzera orientale e il fatto che l'esame delle varianti non si sia ancora concluso. Altri suggeriscono di prevedere riserve da destinare a misure e singoli investimenti attualmente non prevedibili, in particolare alla realizzazione di fermate supplementari. Vi è inoltre chi propone di snellire il processo di pianificazione per le nuove fermate.

Finanziamento da parte di terzi. (Oltremodo) controversa e discussa è anche la questione del finanziamento da parte di terzi, con suo eventuale rimborso, della realizzazione del passante di Lucerna e della progettazione di quello di Basilea.

I Cantoni direttamente interessati dai due progetti respingono la possibilità di finanziamento di terzi nella forma proposta: per LU i costi e i rischi finanziari cui far fronte, a tempo indeterminato, non otterrebbero il consenso della maggioranza, mentre per BS è semplicemente inaccettabile che terzi si facciano carico del rischio di un prefinanziamento. Altri sono contrari poiché ne risulterebbero condizionate le future fasi di ampliamento e avvantaggiati i Cantoni o le regioni più grandi e finanziariamente più forti.

Tra i favorevoli a questa forma di finanziamento vi è chi ritiene che non vada limitata ai due progetti in questione, chi invece considera la limitazione opportuna e chi suggerisce di applicarla alla sola progettazione, escludendo i lavori di costruzione. In molti propongono di definire criteri vincolanti per la selezione dei progetti che si prestano a tal fine.

Si concorda sul principio di disciplinare nella legge la modalità di finanziamento in oggetto. Per la sua efficacia taluni ritengono indispensabile prevedere un programma di obiettivi a lungo termine, che garantirebbe la futura compatibilità delle misure finanziate. Controversa è inoltre la questione relativa alla natura dei terzi autorizzati al finanziamento e se questi debbano farsi interamente carico del rischio o ottenere una qualche forma di garanzia circa il rimborso da parte della Confederazione. Alcuni respingono la proposta perché i punti da chiarire sarebbero troppi.

Altri aspetti menzionati. Si chiede che i criteri di valutazione per la scelta dei progetti restino per quanto possibile immutati nel tempo, in modo da garantire un'elevata certezza di pianificazione. Altri, ritenendoli poco equilibrati e troppo incentrati sugli aspetti economici, ne vorrebbero una rielaborazione.

Alcuni partecipanti suggeriscono di fornire un quadro vincolante delle modalità con cui in futuro sarà possibile finanziare la realizzazione di grandi progetti sull'arco di diverse fasi di ampliamento.

Vengono inoltre menzionati altri aspetti non considerati nel progetto posto in consultazione o che si ritiene non siano stati considerati a sufficienza, quali la digitalizzazione, lo sviluppo negli agglomerati, la ridondanza della rete, la lotta al rumore, la prevenzione degli incidenti rilevanti, la protezione contro le catastrofi e l'utilizzazione del suolo, comprese le superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC).

3 Valutazione dei pareri

3.1 Questionario

La documentazione del progetto conteneva un questionario con otto domande (v. allegato 2). La valutazione dei pareri è esposta nell'ordine delle domande ivi riportate.

Le principali parti coinvolte nella pianificazione e le organizzazioni nazionali nella maggior parte dei casi hanno risposto a tutte le domande del questionario. I pareri spontanei, invece, erano prevalentemente incentrati sulle misure da completare nella regione interessata e contenevano risposte solo a singole domande o richieste formulate a prescindere dal questionario. Per tale motivo, i grafici riportati di seguito presentano un'elevata quota di «nessuna indicazione».

3.2 Obiettivi generali

Domanda 1: condividete gli obiettivi generali del progetto?

In generale

Hanno risposto a questa domanda 194 partecipanti su 481. Di questi, la stragrande maggioranza (180) condivide gli obiettivi generali del progetto, 5 li condividono in parte e 9 non li condividono. Sia i favorevoli che i contrari rilevano una disparità territoriale nell'assegnazione dei fondi, dalla quale risulterebbero penalizzate in particolare la Svizzera romanda e quella orientale. In numerosi pareri si chiedono ulteriori misure (tra l'altro ampliamento o completamento GBL, collegamento diretto Aarau–Zurigo, Grimselbahn, ecc.).

Condivisione degli obiettivi generali del progetto



In particolare

Hanno risposto **Sì** la CTP e 25 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 6 partiti (PBD, PPD, csp-ow, PLR, pvl, PSS), le 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS, SAB), 4 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 27 imprese di trasporto interpellate, 29 delle organizzazioni interpellate e altri 86 partecipanti. In molti sottolineano la necessità di un'ulteriore fase di ampliamento per rispondere alle future esigenze di mobilità e mantenere attrattiva la piazza svizzera. Particolarmente positivo è giudicato il coinvolgimento dei Cantoni, la focalizzazione sull'ampliamento delle capacità e i vantaggi di una pianificazione a finestra mobile. La ripartizione territoriale dei fondi è invece ritenuta troppo disequilibrata.

Condividono **IN PARTE** tra gli altri SG e I Verdi: SG vuole che la riduzione dei tempi di viaggio figuri come linea direttrice per la pianificazione, mentre I Verdi chiedono una politica coordinata

per l'insieme delle modalità di trasporto e ritengono che ci si concentri troppo sul traffico viaggiatori. L'Iniziativa delle Alpi esige che siano aumentate le capacità per il traffico merci ferroviario e SP Schwyz che si tenga maggiormente conto della protezione climatica. Diversi partecipanti lamentano inoltre una disparità territoriale nella distribuzione dei fondi.

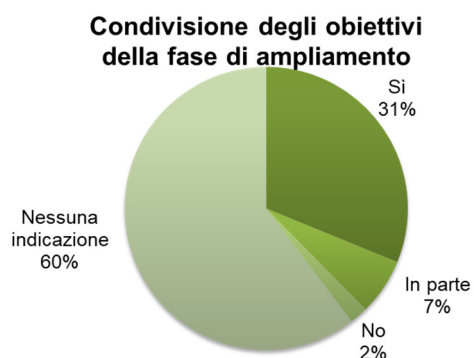
Hanno risposto **NO** l'UDC, 5 Comuni e 3 associazioni. L'UDC auspica un progetto con fasi più brevi in grado di ottimizzare le linee a lunga distanza che sono economiche e redditizie e di migliorare ulteriormente i collegamenti dei grandi centri. Si ritiene, inoltre, che venga attribuita troppa importanza all'Altopiano, che l'impostazione in assi est-ovest e nord-sud risulti penalizzata e il contesto internazionale non sia stato considerato e si chiede la realizzazione di alcune misure (ad es. GBL, Grimselbahn, aumento delle capacità nel nodo di Ginevra).

3.3 Fase di ampliamento 2030/35

Domanda 2: condividete gli obiettivi della fase di ampliamento 2030/35 (in particolare le linee direttrici)?

In generale

Hanno risposto a questa domanda 191 partecipanti. Una larga maggioranza (150) condivide gli obiettivi e le linee direttrici della FA 2030/35, 31 partecipanti li condividono in parte, 10 non li condividono. Hanno suscitato numerose reazioni, sia positive che negative, in particolare l'orientamento alla domanda di trasporto nelle ore di punta, l'intensificazione dell'offerta nei centri urbani e il fatto che la riduzione dei tempi di percorrenza non sia considerata una priorità. Come alla domanda 1, anche qui si registrano molte voci critiche nei confronti della ripartizione territoriale delle misure e molte che chiedono ulteriori misure (ad es. GBL, passante di Lucerna; cfr. risposte alla domanda 4e).



In particolare

Hanno risposto **SÌ** la CTP e 18 Cantoni (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, AI, AG, TI, VS, NE), 6 partiti (PBD, PPD, csp-ow, PLR, pvl, PSS), le 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS, SAB), 4 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 25 imprese di trasporto interpellate, 21 organizzazioni interpellate e altri 72 partecipanti.

Diversi partecipanti approvano espressamente il fatto che si sia data la priorità alla riduzione del sovraccarico piuttosto che dei tempi di percorrenza (ad es. AI, AG, Travail.Suisse e ZB), altri sono critici al riguardo (ad es. BS) o preferirebbero una differenziazione (ad es. SAB, USAM, SOB). Visto che la riduzione dei tempi di percorrenza non rientra tra gli obiettivi principali, da più parti si mette in questione il fatto che ciononostante nel metodo di valutazione se ne consideri l'effetto positivo (ad es. AG, KÖV NWCH, RP CHNO). Alcuni (ad es. ZG) chiedono

che la stabilità dell'esercizio sia maggiormente considerata e auspicano che si stabilisca l'obiettivo di un elevato rapporto costi-benefici. economiesuisse suggerisce di valutare, a intervalli regolari, anche l'adozione di misure di efficientamento ed eventualmente di indirizzo del traffico e vuole che si aumenti l'efficienza del trasporto viaggiatori mediante misure tecniche e organizzative; a suo avviso occorre attribuire maggior importanza alla redditività ed esaminare soluzioni di trasporto alternative e intermodali per le linee meno utilizzate e meno redditizie (autobus, autobus a richiesta, viaggi condivisi, ecc.).

Se Regio Basiliensis condivide l'intento di ottenere una maggiore attrattiva del trasporto a lunga distanza e regionale intensificando l'offerta nei centri urbani, altri auspicano che le linee direttrici siano completate in modo da conseguirla non solo attraverso l'intensificazione dell'offerta in singoli corridoi e centri urbani ma anche mediante la creazione di nuove offerte (ad es. BS, BL e SVI), evitando di privilegiare le regioni e le tratte che presentano già un'offerta di qualità e una forte domanda e tenendo adeguatamente conto di nuove possibilità. Alcuni vorrebbero requisiti minimi per l'offerta nel traffico a lunga distanza (ad es. BE e CITRaP Berna), mentre altri (ad es. SVI, FSU) suggeriscono di considerarne maggiormente le interfacce con il traffico regionale e di prevedere una linea direttrice supplementare per ottimizzare la struttura dei nodi.

VS sostiene l'obiettivo di assicurare l'accessibilità delle regioni turistiche e l'offerta di base nelle regioni rurali, ma sottolinea l'importanza di un'offerta sufficientemente densa. L'OVT lamenta l'assenza di indicazioni relative al traffico nel tempo libero. Secondo la Grimselbahn AG manca una linea direttrice che preveda la focalizzazione sulle sinergie tra le infrastrutture.

Alcuni ritengono che il traffico merci non sia stato adeguatamente considerato (ad es. FSE) o chiedono (ad es. pvl, USAM, CI CDS) di garantirgli (e/o al trasporto viaggiatori) una disponibilità sufficiente di tracce. Secondo diversi partecipanti manca in particolare un riferimento concreto all'obiettivo di trasferimento del traffico di transito (ad es. I Verdi, Iniziativa delle Alpi, CITRaP Berna, SAB, BLS). Altri esigono che quest'ultimo sia espressamente menzionato nella quarta linea direttrice (ad es. BE, NE, CTSO, transN, WBB). FR sottolinea che le pianificazioni per il traffico merci devono basarsi su un fabbisogno realistico, senza prevedere riserve di capacità che ostacolano la crescita del trasporto di viaggiatori.

Diversi partecipanti (ad es. BL, PSS, UCS) vogliono che lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria faccia concretamente riferimento agli obiettivi di pianificazione del territorio, considerandoli o completando le relative indicazioni, quali in particolare l'«uso parsimonioso delle basi naturali della vita», la «densificazione degli insediamenti» e il «collegamento di centri a forte utilizzazione con una modalità di trasporto pubblico efficiente».

Vi è chi condivide essenzialmente gli obiettivi della fase di ampliamento ma auspica la realizzazione di ulteriori misure specifiche o l'estensione della prospettiva a lungo termine (ad es. BS, Travail.Suisse).

Anche altri (ad es. NE e UR) chiedono che nella fase di ampliamento siano integrate ulteriori misure (cfr. risposte alla domanda 4e).

Gli obiettivi della fase di ampliamento 2030/35 sono **IN PARTE** condivisi da 6 Cantoni (AR, GR, SH, SG, TG, VD), 1 partito (I Verdi), 8 organizzazioni interpellate e altri 16 partecipanti. In diversi pareri si lamenta la mancanza di un'ottica che consideri l'insieme delle modalità di trasporto (ad es. KÖV NWCH, RhB, NWRK). Alcuni (ad es. GR, SH, SG, ATA, VillageOffice) si chiedono se sia giusto non ritenere la riduzione dei tempi di percorrenza una priorità e dimensionare le infrastrutture in funzione della domanda nelle ore di punta, il che secondo l'OVT rischia di accrescere il divario di offerta tra le regioni, senza contare il fatto che la stabilità d'esercizio presuppone la presenza di ridondanze. Secondo vari partecipanti occorrono misure o idee per distribuire meglio il carico sull'arco dell'intera giornata (ad es. AR, GR, SG e ATA). trireno propone di non porre l'accento solo sul sovraccarico ma anche – e maggiormente – su altri criteri, quali l'economia aziendale, la strategia a lungo termine e l'integrazione nel Progetto

territoriale Svizzera, nonché di tener conto del sovraccarico delle altre modalità di trasporto. Secondo VillageOffice assieme agli scenari di sviluppo lineare delle prospettive di traffico 2040 del Consiglio federale, se ne dovrebbero considerare anche di alternativi, orientati al comportamento e più sostenibili. Anche la FSE ritiene che si debbano sviluppare alternative a una crescita infinita delle prestazioni di trasporto, il che a suo avviso consentirebbe – ad esempio mediante l'uso di nuove tecnologie – di ottenere nuove capacità sulle tratte congestionate.

Diversi partecipanti (ad es. AR, GR, SH, TG) accolgono con scetticismo il proposito di limitare l'intensificazione dell'offerta e il relativo aumento dell'attrattiva ai centri urbani. Secondo alcuni (ad es. ATA) nel traffico merci deve essere garantito, a titolo di servizio pubblico, anche il collegamento dei centri delle regioni rurali.

È altresì criticata da vari partecipanti (ad es. VD) la prevista ripartizione delle capacità tra i differenti generi di trasporto, ritenuta penalizzante per il traffico regionale nella sua forma attuale.

Hanno risposto **NO** GE, JU, UDC e altri 7 partecipanti, che non condividono in generale il progetto (UDC) o la limitazione dell'intensificazione dell'offerta ai centri urbani (ad es. KÖV OSTSCHWEIZ) e chiedono maggiori e migliori collegamenti tra gli agglomerati svizzeri.

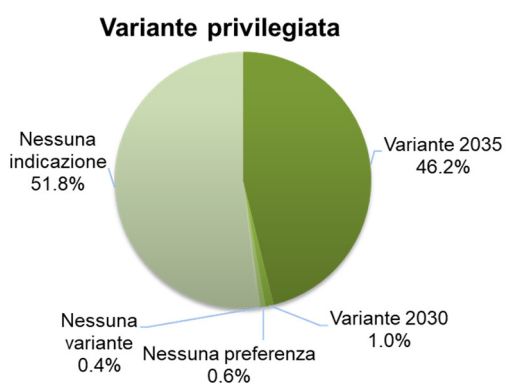
Domanda 3: quale delle due varianti privilegiate? Perché?

a. Variante Fase di ampliamento 2030 (7 miliardi di franchi)

b. Variante Fase di ampliamento 2035 (11,5 miliardi di franchi)

In generale

Hanno risposto a questa domanda 232 partecipanti. Viene nettamente privilegiata la variante FA 2035 (222), ritenuta migliore principalmente per la riduzione del sovraccarico, l'effetto sulla rete, il rapporto costi-benefici e la certezza della pianificazione e degli investimenti. 5 partecipanti prediligono la FA 2030, 3 non hanno preferenze, 2 respingono esplicitamente entrambe le varianti.



In particolare

PRIVILEGIANO LA VARIANTE FA 2030 (7 miliardi di franchi) 1 associazione mantello dell'economia (USC), 3 organizzazioni interpellate (Pro Swissmetro, Konsumentenforum, SVI) e il PFL, ritenendo soprattutto che occorre riservarsi uno spazio di manovra per poter reagire a eventuali sviluppi tecnologici, innovazioni e altri fattori. Alcuni (ad es. PFL, Pro Swissmetro) rinviano anche al progetto Swissmetro. L'USC, nel privilegiare la FA 2030, sottolinea la necessità di evitare che i costi supplementari dell'altra variante gravino ulteriormente sul bilancio della Confederazione, con conseguente impatto negativo su quello per il settore agricolo.

PRIVILEGIANO LA VARIANTE FA 2035 (11,5 miliardi di franchi) la CTP e tutti i 26 Cantoni, 8 partiti (PBD, PPD, csp-ow, CSPO, PLR, I Verdi, pvl, PSS), le 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS, SAB), 4 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, USS, Travail.Suisse), 26 imprese di trasporto interpellate, 34 organizzazioni interpellate e altri 120 partecipanti, ritenendola migliore per riduzione del sovraccarico, effetto sulla rete, rapporto costi-benefici e certezza della pianificazione e degli investimenti. Alcuni (ad es. ZH e USAM) la preferiscono perché include determinati progetti, quali la galleria del Brütten, l'ampliamento della stazione di Zurigo Stadelhofen o il potenziamento delle capacità Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds.

In molti chiedono fondi supplementari per la FA 2035, con richieste dell'ordine di 0,5–1,5 miliardi di franchi (ad es. CTP, BL, JU, FR, NE, GE, SO, BS, BE, RP CHNO, CTSO, OUESTRAIL, Pro Bahn, PSS, PPD, WSB). Diversi partecipanti suggeriscono di prevedere un quadro finanziario flessibile (ad es. CITRaP Berna), riserve per finanziare adeguamenti successivi (ad es. AR e SG) o margini per poter reagire a sviluppi imprevisti (ad es. CTP). Altri auspicano una verifica dei progetti proposti per individuare eventuali possibilità di risparmio (ad es. Lötschberg-Komitee, STRATOS-Netzwerk, WBB) e destinare i fondi così ottenuti a progetti non ancora considerati (ad es. CTP). Molti partecipanti chiedono la realizzazione di ulteriori progetti, con o senza il ricorso a fondi aggiuntivi (cfr. in proposito risposte alla domanda 4e). Vi è invece chi (ad es. economiesuisse) ritiene che il limite di spesa di 11,5 miliardi di franchi non vada superato.

Hanno dichiarato di **NON AVERE PREFERENZE** Bernmobil e 2 organizzazioni non interpellate (Chambre valaisanne de commerce et d'industrie, Chambre vaudoise de commerce et d'industrie); le seconde hanno precisato di sostenere la variante 2035 se i progetti della Svizzera romanda vengono adeguatamente considerati.

RESPINGONO ENTRAMBE LE VARIANTI l'UDC, che le considera errori d'investimento poiché non ritiene le FFS all'altezza del compito, e Genève Route et Rail, secondo la quale nessuna delle due varianti risolve i problemi di capacità nel nodo di Ginevra.

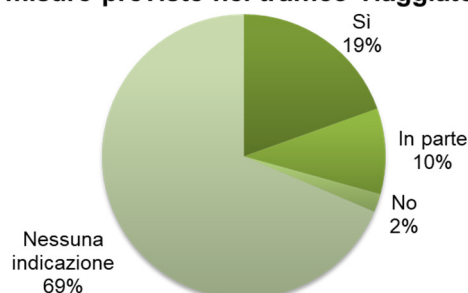
Domanda 4: condividete i miglioramenti dell'offerta e le misure previste dalle varianti Fase di ampliamento 2030 / Fase di ampliamento 2035? In particolare:

a. nel traffico viaggiatori

In generale

Hanno risposto a questa domanda 151 partecipanti. La maggioranza (94) condivide i miglioramenti dell'offerta e le misure previste, 47 partecipanti li condividono in parte, 10 non li condividono.

Condivisione dei miglioramenti dell'offerta e delle misure previste nel traffico viaggiatori



In particolare

Hanno risposto **Sì** 14 Cantoni (ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, GR, TG, TI), 6 partiti (PBD, PPD, csp-ow, I Verdi, pvl, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 3 associazioni mantello dell'economia (USAM, USC, Travail.Suisse), 17 imprese di trasporto interpellate, 10 organizzazioni interpellate e altri 42 partecipanti.

BE, BL, GR, OW, NW, SH, SO, TG, TI e ZG e altri (ad es. PBD, pvl, PSS) suggeriscono di integrare varie altre offerte o nuove fermate.

Diversi partecipanti (ad es. GL, SH, SO, SZ e TG) chiedono che nei programmi globali siano adeguatamente considerate le esigenze del traffico regionale, precisando (ad es. SH e SO) che va evitata una riduzione della qualità d'offerta rispetto alla fase di ampliamento 2025.

Condividono **IN PARTE** 7 Cantoni (AG, AI, AR, BS, NE, SG e UR), l'UDC, il SAB, 8 imprese di trasporto interpellate, 6 organizzazioni interpellate e altri 24 partecipanti.

AG, AI, AR e SG, pur condividendo i miglioramenti, chiedono di ottimizzarli e adeguarli sul piano regionale. In diversi (ad es. BS, SAB, FFS, BLS) suggeriscono l'integrazione di offerte e fermate supplementari: tra i settori più citati al riguardo figurano gli assi Berna–Briga, Ginevra–Neuchâtel–Bienne–Basilea e Zurigo–Zugo–Lucerna e il trasporto suburbano nelle aree di Basilea, Berna e Friburgo.

Secondo l'UDC la pianificazione deve focalizzarsi sul traffico a lunga distanza, mentre per l'ampliamento di quello regionale occorre puntare maggiormente sugli autoservizi.

Hanno risposto **NO** FR, GE, JU, VD, VS, l'impresa di trasporto BDWM Transport AG, la FRC e altri 3 partecipanti.

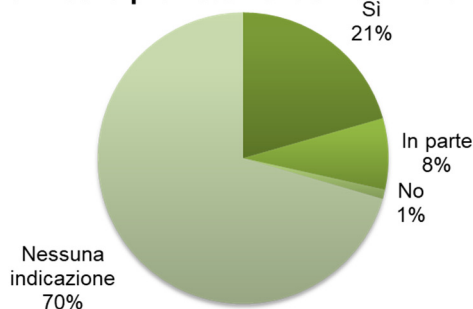
FR, GE, JU, VD, VS e altri ritengono insufficienti i miglioramenti previsti, in particolare riguardo all'offerta nel rispettivo territorio. Per le altre misure previste o per quelle supplementari proposte, si vedano le risposte alla domanda 4e.

b. nel traffico merci (sì/no/in parte, con motivazione)

In generale

Hanno risposto a questa domanda in 141. Una larga maggioranza (99) condivide i miglioramenti dell'offerta e le misure previste, 38 partecipanti li condividono in parte, 4 non li condividono.

Condivisione dei miglioramenti dell'offerta e delle misure previste nel traffico merci



In particolare

Hanno risposto **Sì** 16 Cantoni (AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, NW, OW, SH, SO, SZ, VS, ZG, ZH), 2 partiti (PPD, I Verdi), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 3 associazioni mantello dell'economia (USAM, USC, Travail.Suisse), 14 imprese di trasporto interpellate, 14 organizzazioni interpellate e altri 48 partecipanti.

Alcuni (ad es. GE e VBG) sottolineano l'importanza che il traffico merci disponga di un numero sufficiente di tracce per poter salvaguardare i rispettivi interessi economici. Diversi partecipanti (ad es. BS, RhB, LITRA, CI CDS, Luzern+, Posta) approvano espressamente la creazione di tracce per il traffico merci rapido, ritenendola una misura particolarmente utile a potenziare il trasporto di merci su rotaia.

Secondo altri (ad es. NW, OW, SH, SZ, VS, Luzern+, SVI) è necessario ponderare attentamente il fabbisogno di tracce per il traffico merci e per quello regionale sulla base della rispettiva domanda, in particolare di quella nelle ore di punta.

Condividono **IN PARTE** la CTP, 8 Cantoni (AG, FR, LU, JU, NE, SG, TI, UR), 3 partiti (PBD, pvl, PSS), 6 imprese di trasporto interpellate, 6 organizzazioni interpellate e altri 14 partecipanti.

Diversi partecipanti (ad es. AG, TI, PBD, pvl, PSS, WSB, BLS, Iniziativa delle Alpi, Comitato del San Gottardo) chiedono ulteriori misure per il traffico merci (cfr. risposte alla domanda 4e).

Secondo vari altri (ad es. CTP, JU, LU e UR) bisogna utilizzare le capacità disponibili di tracce in funzione della domanda, dando la precedenza al traffico viaggiatori in particolare nelle ore di punta.

SG esige correttivi per evitare che a causa delle tracce destinate al traffico merci rapido quello viaggiatori regionale risulti penalizzato rispetto al programma d'offerta relativo alla fase di ampliamento 2025.

Secondo Pro Natura non si tengono sufficientemente in considerazione le esigenze del traffico merci di transito.

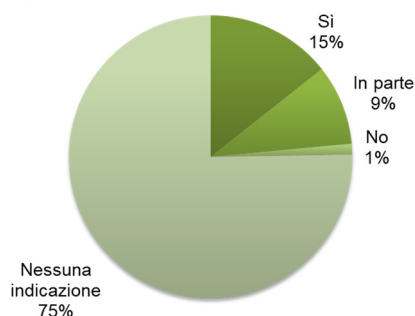
Ha risposto **NO** tra l'altro il SAB, che – assieme ad altri partecipanti – ritiene insoddisfacenti le priorità definite nel traffico merci e preferirebbe una maggiore focalizzazione sull'asse nord-sud.

c. nel traffico transfrontaliero

In generale

Hanno risposto a questa domanda in 119. 67 partecipanti condividono i miglioramenti dell'offerta e le misure previste, 46 li condividono in parte, 6 non li condividono.

Condivisione dei miglioramenti dell'offerta e delle misure previste nel traffico transfrontaliero



In particolare

Hanno risposto **Sì** 9 Cantoni (AG, AR, BE, BS, GL, SH, TG, TI, UR), 3 partiti (PPD, I Verdi, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 2 associazioni mantello dell'economia (USAM, Travail.Suisse), 12 imprese di trasporto interpellate, 9 organizzazioni interpellate e altri 30 partecipanti.

In diversi pareri (ad es. BE, SH, TG, Thurbo) vengono richieste misure supplementari per il traffico transfrontaliero o per la sua prosecuzione in Svizzera (cfr. risposte alla domanda 4e).

Da più parti (ad es. LITRA, Travail.Suisse e transfair) si approva o chiede espressamente il coinvolgimento delle cooperanti ferrovie estere nell'elaborazione di offerte transfrontaliere. Altri (ad es. SVI) lamentano l'assenza di una strategia a lungo termine per lo sviluppo di questo comparto.

Condividono **IN PARTE** 8 Cantoni (AI, BL, GR, LU, NW, OW, NE, SG), il csp-ow, 5 imprese di trasporto interpellate, 5 organizzazioni interpellate e altri 27 partecipanti.

Diversi partecipanti (ad es. BL, GR, LU, NW, OW, csp-ow, Luzern+, ZKöV) esigono un maggior coinvolgimento della propria regione nel traffico transfrontaliero (a lunga distanza). BL propone inoltre di computare, nei progetti transfrontalieri, solo la quota di costi e benefici rispettivamente sostenuta dalla Svizzera e generata per la stessa.

Taluni (ad es. FER, OUESTRAIL) ritengono che il traffico internazionale (a lunga distanza) vada programmato in modo da non penalizzare l'offerta nazionale di trasporto a lunga distanza e regionale.

Hanno risposto **NO** tra l'altro GE, VD, VS e il SAB.

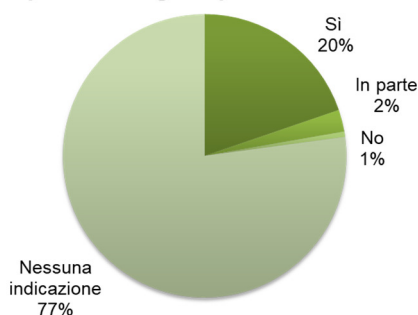
Secondo alcuni (ad es. VD e VS) l'offerta nel comparto internazionale del traffico (a lunga distanza) non deve andare a scapito dei collegamenti o impossibilitare l'effettuazione di fermate nel comparto nazionale del trasporto a lunga distanza e regionale. Secondo altri invece (ad es. GE, SAB) occorre tener maggiormente in conto le esigenze del primo, assicurando la disponibilità delle necessarie capacità infrastrutturali.

d. negli impianti d'esercizio

In generale

Hanno risposto a questa domanda 109 partecipanti. La stragrande maggioranza (95) condivide i miglioramenti dell'offerta e le misure previste, 12 li condividono in parte, 2 non li condividono.

Condivisione dei miglioramenti dell'offerta e delle misure previste negli impianti d'esercizio



In particolare

Hanno risposto **SÌ** 17 Cantoni (AG, AI, AR, BE, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, TI, VS, UR, ZH), 4 partiti (PPD, I Verdi, pvl, PSS), le 3 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS, SAB), 2 associazioni mantello dell'economia (USAM, Travail.Suisse), 16 imprese di trasporto interpellate, 11 organizzazioni interpellate e altri 42 partecipanti.

Diversi partecipanti (ad es. UR, VS, pvl, SAB, Travail.Suisse) rilevano con soddisfazione che gli impianti d'esercizio sono stati adeguatamente considerati nelle pianificazioni.

AG suggerisce di specificare i costi dei singoli progetti nel caso degli impianti per il pubblico.

Da più parti (ad es. AG, BS, SO, WSB, SOB) vengono richieste misure supplementari a favore degli impianti per il pubblico (cfr. in proposito le risposte alla domanda 4e).

Altri (ad es. Cargo Forum, Luzern+, ZKöV) esigono misure supplementari per gli impianti destinati al traffico merci (cfr. risposte alla domanda 4e).

Condividono **IN PARTE** FR e ZG, 3 imprese di trasporto interpellate, 3 organizzazioni interpellate e altri 4 partecipanti.

ZG suggerisce di citare nel messaggio anche gli impianti per il pubblico finanziati mediante le convenzioni sulle prestazioni (CP).

Anche in questa sede diversi partecipanti (ad es. VAP) chiedono ulteriori misure per gli impianti destinati al traffico merci (cfr. risposte alla domanda 4e).

Hanno risposto **NO** Genève Route et Rail e l'OVT.

L'OVT vuole misure aggiuntive a favore degli impianti per il pubblico (cfr. risposte alla domanda 4e).

e. In caso contrario, quali misure ritenete più urgenti oppure non necessarie? Perché?

In generale

Hanno risposto a questa domanda 440 partecipanti, pronunciandosi in merito a misure infrastrutturali concretamente previste o proponendo offerte supplementari.

In molti suggeriscono di integrare offerte supplementari e di realizzare e in parte anche pianificare ulteriori misure infrastrutturali. Quelle citate più volte sono l'ampliamento o il completamento della GBL, la Grimselbahn, aumenti dell'offerta nella Svizzera romanda, l'ampliamento di impianti per il pubblico e per il traffico merci, la realizzazione di fermate supplementari, il finanziamento della pianificazione del passante di Basilea e della progettazione di quello di Lucerna, la pianificazione del collegamento diretto Aarau–Zurigo e del terzo traforo del Giura, l'ampliamento dell'asse nord-sud del San Gottardo e della tratta Evian-les-Bains–St-Gingolph.

In particolare

Di seguito sono riportati i dettagli riguardanti le richieste d'integrazione citate più volte.

L'ampliamento o il completamento della GBL viene richiesto da 74 partecipanti, e precisamente da 5 Cantoni (BE, BL, BS, NE, VS), 6 partiti (PBD, PPD, CSPO, pvl, PSS, UDC), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB e ACS), 1 associazione mantello dell'economia (Travail.Suisse), 4 imprese di trasporto interpellate, 15 organizzazioni interpellate e da altri 41.

In 54, ossia 4 Cantoni (BE, OW, UR, VS), 3 partiti (PBD, CSPO, csp-ow), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 4 imprese di trasporto interpellate, 4 organizzazioni interpellate e altri 38 partecipanti, esigono la realizzazione o l'avvio dei lavori di pianificazione della Grimselbahn.

Pretendono ulteriori miglioramenti dell'offerta e misure infrastrutturali supplementari nella Svizzera romanda (tra cui i collegamenti diretti Basilea–Neuchâtel–Yverdon–Ginevra e Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds e aumenti dell'offerta negli agglomerati di Ginevra, Losanna, Friburgo e Berna) 48 partecipanti, ovvero 4 Cantoni (BE, JU, NE, VD), 1 partito (PSS), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 imprese di trasporto interpellate, 4 organizzazioni interpellate e altri 35.

Un ulteriore ampliamento dell'asse nord-sud del San Gottardo, tra l'altro a sud di Lugano, o il finanziamento dei relativi lavori di pianificazione è richiesto da 29 partecipanti, cioè da 3 Cantoni (SZ, TI, UR), 1 partito (PBD), 3 organizzazioni interpellate e da altri 22.

In 27 – 5 Cantoni (AG, BE, BL, BS, SO), 5 organizzazioni interpellate e altri 17 partecipanti – esigono la realizzazione del passante di Basilea o il finanziamento dei relativi lavori di pianificazione.

Avanzano la stessa richiesta per il passante di Lucerna 25 partecipanti, segnatamente 3 Cantoni (BS, LU, UR), 1 partito (PPD), 1 impresa di trasporto interpellata, 5 organizzazioni interpellate e altri 15. NW, OW e la ZKöV, consci che con il limite di spesa di 11,5 miliardi di franchi non è possibile coprire tutti i costi, auspicano che si renda possibile una forma di prefinanziamento sostenibile per i Cantoni (cfr. domanda 5).

Pretendono l'avvio dei lavori di pianificazione per il terzo traforo del Giura in 24: 3 Cantoni (BL, BS, SO), 1 organizzazione interpellata e altri 20 partecipanti.

18 partecipanti, ovvero 2 Cantoni (VD, VS), 1 organizzazione interpellata e altri 15, esigono il ripristino dell'esercizio della tratta Evian-les-Bains–St-Gingolph.

Chiedono siano avviati i lavori di pianificazione per il collegamento diretto Aarau–Zurigo 10 partecipanti, ossia 3 Cantoni (AG, SO, ZH), 1 partito (PBD), 2 organizzazioni interpellate e altri 4.

In diversi, tra cui AG, BL, SO, ZH, VD e VS, pretendono l'ampliamento di singoli impianti per il pubblico, quali ad esempio nelle stazioni di Basilea FFS, Lenzburg, Nyon, Morges, Olten, Wädenswil, Weinfelden e Visp.

Viene richiesta da più parti, ad esempio da AG, BE, BL, FR, GE, SO, SZ, TI, ZH, la realizzazione di fermate supplementari, quali tra l'altro Agy, Avry, Basilea Morgartenring, Basilea Solitude, Bellinzona-Piazza Indipendenza, Bironico-Camignolo, Châtelaine, Dietikon Silber, Dornach Apfelsee, Hunzenschwil Schoren, Münchenstein Ruchfeld, Oensingen Dorf, Oftringen Zentrum, Pfäffikon SZ Seedamm Center, St-Imier La Clef, Thun Nord, Torricella-Taverne, Wädenswil Reidbach, Wettingen Tägerhard, Wilderswil Flugplatz, Winterthur Grüze Nord.

Vari partecipanti, tra cui VS e ZH, chiedono di valutare e se del caso integrare la realizzazione di ulteriori impianti per il traffico merci.

Altre misure infrastrutturali citate per la rete a scartamento normale sono ad esempio il potenziamento dell'accesso nord ad Alptransit (gallerie dell'Axen e dell'Urmiberg), l'ampliamento delle tratte Zofingen–Lenzburg, Olten–Sursee–Lucerna, Zugo–Lucerna e Ginevra–La Plaine con, per quest'ultimo, la realizzazione dell'anello di Ginevra Aeroporto, l'aumento delle capacità della rampa sud del Sempione, i raddoppi di binario Mühlehorn–Tiefenwinkel e all'altezza di Biberist-Enge, la sistemazione della tratta Soletta–Subingen in modo da renderla agibile per il traffico regionale, e l'incremento delle capacità e della stabilità d'esercizio nel nodo di San Gallo. Per consentire un ulteriore aumento dell'offerta nel traffico regionale si esigono inoltre in vari luoghi la realizzazione di binari d'inversione, il prolungamento di marciapiedi e simili.

Altri 136 partecipanti, tra cui il Comune di Dietlikon e molti privati, chiedono, in relazione alla galleria del Brütten, che per la separazione dei flussi di traffico a sud della galleria sia realizzato un sottopasso anziché il previsto salto di montone.

3.4 Finanziamento di misure da parte di terzi

Nota relativa alle domande 5 e 6

La proposta relativa al finanziamento da parte di terzi è stata elaborata e integrata nel progetto posto in consultazione in seguito al forte interesse delle regioni di pianificazione ai passanti di Lucerna (DBL) e di Basilea («Herzstück»). Secondo la soluzione proposta, la realizzazione del primo passante e la progettazione del secondo potevano essere finanziate separatamente da terzi, nello specifico dai Cantoni, assumendosi i rischi finanziari. Per un eventuale, futuro rimborso dei costi d'investimento da parte della Confederazione si sarebbe tuttavia prima dovuta creare la necessaria base normativa. Il presupposto per il rimborso era che le misure finanziate dai Cantoni sarebbero state successivamente integrate in una fase di ampliamento.

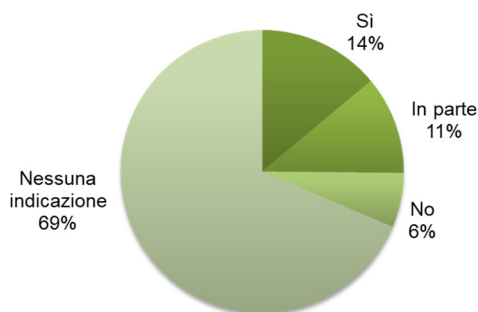
Domanda 5: approvate la proposta di permettere a terzi di finanziare, a proprio rischio, la realizzazione del passante di Lucerna e la progettazione del passante di Basilea?

In generale

Hanno fornito una risposta a questa domanda 151 partecipanti, in parte includendovi quella alla domanda 6. In 68 approvano la proposta per entrambi i progetti o per uno dei due, 29 la respingono, 54 la approvano in parte. Le risposte spesso non erano attribuibili in modo univoco

al **SÌ** o **IN PARTE**, sia per la loro formulazione sia perché in molti, pur non contrari in sé, avanzano riserve e subordinano l'approvazione a una serie di condizioni. Nell'insieme i pareri risultano contrastanti e non si rileva una posizione nettamente favorevole alla proposta.

Finanziamento di misure da parte di terzi



In particolare

Hanno risposto **SÌ** 5 Cantoni (AR, GL, SH, TG, ZH), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 3 associazioni mantello dell'economia (USS, USAM, Travail.Suisse), 10 imprese di trasporto interpellate, 15 organizzazioni interpellate e altri 33 partecipanti.

In diversi sottolineano l'importanza di vincolare l'eventuale finanziamento da parte di terzi a un sistema di obiettivi di lungo periodo definito dalla Confederazione, in modo da garantire la compatibilità futura delle misure finanziate (ad es. GL, ZH, ZVV). Altri chiedono di definire precisi criteri e condizioni (ad es. RBS, les Verts NE), quali il rispetto degli obiettivi della Confederazione, l'approvazione da parte dell'Assemblea federale, il sostegno delle regioni di pianificazione e benefici macroeconomici (ad es. SOB, ASTAG, Städte-Allianz ÖV).

Vari partecipanti vogliono veder limitata questa possibilità di finanziamento a Cantoni e autorità (ad es. USAM, Infra, Travail.Suisse) e sono contrari a una sua estensione, in quanto non gestibile né finanziabile, ad altri progetti della presente fase di ampliamento, (ad es. SBW, SZU). La FER invece propone di ammetterla anche per enti non cantonali e per tutti i tipi di progetti infrastrutturali, applicandola sia agli studi di fattibilità che ai lavori di realizzazione.

Il Komitee Durchgangsbahnhof Luzern auspica la definizione di una durata massima per il finanziamento di terzi in modo da permettere ai Cantoni di stabilire il limite di spesa e di predisporre una pianificazione finanziaria vincolante per i lavori di progettazione e/o di costruzione. Altri aggiungono che occorre disciplinare i costi successivi (ad es. ACS, FFS).

Secondo alcuni l'anticipo deve essere rifinanziato dalla Confederazione (ad es. Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel), mentre altri ritengono non debba dare diritto al rimborso (ad es. Zürcher Handelskammer).

Da più parti si propone la valutazione di forme di finanziamento complementari, ad esempio il ricorso a crediti garantiti dalla Confederazione, un fondo infrastrutturale, partenariati pubblico-privato o un istituto bancario infrastrutturale sostenuto dalla Banca nazionale svizzera e/o alimentato da attori privati quali casse pensioni (ad es. AEDTF-CH, CITraP Vaud e Ginevra).

Approvano la proposta **IN PARTE** 7 Cantoni (GE, FR, JU, NE, UR, VD, VS), 5 partiti (PLR, PPD, I Verdi, pvl, PSS), 1 associazione dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 4 imprese di trasporto interpellate, 7 organizzazioni interpellate e altri 31 partecipanti.

Secondo diversi pareri, il finanziamento da parte di terzi va limitato ai Cantoni (ad es. PSS, SEV) e solo agli studi di fattibilità oppure alla fase di progettazione (ad es. JU, VS, SAB). Il

SEV propone di prevedere, a complemento, la possibilità di finanziare fasi anticipate di realizzazione sulla base dell'articolo 58 capoverso 2 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101). Vari partecipanti chiedono di ammettere il prefinanziamento anche per altri progetti (ad es. GE, NE, VD, VS, SAB, TPC, TRAVYS, transN), mentre il SEV lo limiterebbe ai due progetti in questione.

A giudizio di molti occorre stabilire, in un decreto federale, precisi criteri di valutazione e di selezione (ad es. JU, NE, VS, I Verdi, TPC, TRAVYS, transN, OUESTRAIL). Alcuni ritengono inoltre importante che le somme investite non risultino eccessive e non condizionino le future fasi di ampliamento (ad es. JU, NE, I Verdi, TPC, TRAVYS, transN, OUESTRAIL) o chiedono un limite di 150 milioni di franchi per i rimborsi (GE). Altri sottolineano che il finanziamento di un progetto da parte di terzi non deve causare il ritardo di altri importanti progetti (PSS) o compromettere futuri investimenti (FART).

Per evitare che il rischio di un finanziamento sia interamente a carico dei Cantoni, diversi partecipanti chiedono di prevedere l'obbligo di rimborso da parte della Confederazione (ad es. KöV NWCH, Handelskammer beider Basel). Alcuni ritengono che quest'ultima sia tenuta ad assumersi i costi, attraverso il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), se l'investimento è giudicato funzionale, visto che la normativa sul finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) le attribuisce l'esclusiva competenza in materia (ad es. PPD, Lötschberg-Komitee, NWRK, RP CHNO, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden, STRATOS-Netzwerk, Verein Region Oberwallis).

Il PSS suggerisce di valutare, come forma finanziaria complementare, le possibilità di destinare ad altri progetti i fondi approvati nell'ambito del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) ma non impiegati nel periodo previsto.

Hanno risposto **NO** 11 Cantoni (AG, BE, BL, BS, LU, NW, OW, SO, SZ, TI, ZG), 3 imprese di trasporto interpellate, 6 organizzazioni interpellate e altri 9 partecipanti.

Il finanziamento da parte di terzi, a proprio rischio, dei costi di realizzazione del passante di Lucerna e di progettazione di quello di Basilea è respinto innanzitutto dai due Cantoni direttamente interessati: secondo LU, e altri (ad es. SZ, ZG, SVI, ZKöV), i costi e i rischi finanziari cui i Cantoni dovrebbero far fronte, a tempo indeterminato, non otterrebbero il consenso della maggioranza e la certezza della pianificazione ne risulterebbe compromessa, mentre per BS è semplicemente inaccettabile che terzi debbano farsi carico del rischio di un prefinanziamento. BS chiede che nella FA 2035 siano integrati almeno i costi di progettazione, pari a 120 milioni di franchi, in modo da non ritardare la progettazione, e che la Confederazione garantisca l'inclusione dei costi di costruzione nella fase di ampliamento successiva. LU vuole che nella FA 2030/35 sia previsto almeno un importo di 200 milioni di franchi, da destinarsi ai lavori preliminari alla realizzazione del passante, qualora si escludesse l'integrazione del passante nel suo insieme o di una prima *tranche* di finanziamento.

Anche altri auspicherebbero una proposta più vincolante e chiedono che la Confederazione si assuma almeno i costi di progettazione (ad es. AG, BL, SO, ZKöV).

Diversi partecipanti temono che con questa possibilità di finanziamento i Cantoni sprovvisti dei fondi necessari risulterebbero sistematicamente esclusi dai futuri programmi di ampliamento (ad es. BE e TI). Vi è poi chi ritiene che un finanziamento autonomo di singole, ingenti misure sia in contrasto con una pianificazione nazionale o la possa ostacolare (ad es. TI). Secondo la CI CDS, il finanziamento da parte di terzi scardina il divieto d'indebitamento stabilito per il FIF. Si rileva inoltre la necessità di chiarire alcuni aspetti, quali ad esempio i rapporti di proprietà e le responsabilità per gli ammortamenti e i costi successivi (ad es. ZG, USAM, FFS).

Per diversi partecipanti sono ipotizzabili modelli di prefinanziamento alternativi, purché sostenibili per i Cantoni e gestibili quanto a rischi temporali (ad es. NW, OW, SZ, ZKöV).

AG chiede di illustrare come si possono finanziare e realizzare progetti di oltre 5 miliardi di franchi sull'arco di più fasi di ampliamento.

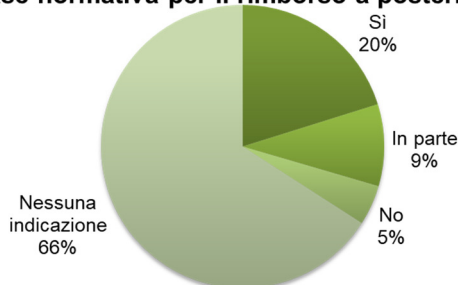
Domanda 6: la Confederazione dovrà creare la base normativa per il rimborso a posteriori dei costi d'investimento. Condividete questa proposta?

In generale

Hanno risposto a questa domanda in 164. 97 partecipanti condividono la proposta di creare la base normativa per il rimborso a posteriori dei costi d'investimento oggetto della domanda 5, 45 la condividono in parte, 22 non la condividono. Dalle risposte risulta che il concetto «finanziamento da parte di terzi» viene inteso in diversi modi e che spesso l'approvazione è subordinata a condizioni tali da snaturarlo.

Sia i favorevoli sia le voci critiche ritengono che il prefinanziamento di un progetto debba orientarsi agli obiettivi di lungo periodo stabiliti dalla Confederazione. In molti rilevano il rischio che la base normativa da creare favorisca i Cantoni finanziariamente più forti o condizioni eccessivamente la definizione dell'ordine di priorità per gli ampliamenti.

Condivisione della proposta di creare la base normativa per il rimborso a posteriori



In particolare

Hanno risposto **Si** 8 Cantoni (BL, BS, LU, NW, OW, SZ, UR, ZH), 2 partiti (PPD, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 3 associazioni mantello dell'economia (USS, USAM, Travail.Suisse), 13 imprese di trasporto interpellate, 21 organizzazioni interpellate e altri 48 partecipanti.

LU e BS condividono la proposta di creare la base normativa per il rimborso a posteriori dei costi d'investimento, ma chiedono adeguamenti per contenere i rischi. Secondo LU e altri (ad es. UR, PPD, Industrie und Handelskammer Zentralschweiz, SVI, ZKöV) il prefinanziamento deve essere sostenibile per i Cantoni, e i rischi gestibili, nonché deve limitarsi a un breve intervallo di tempo tra la progettazione/autorizzazione e la realizzazione (LU). Occorre inoltre stabilire un termine ultimo vincolante per il rimborso (ad es. NW, UR, Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz). Per creare la necessaria base normativa va considerato in primo luogo un completamento dell'articolo 58c Lferr, che consenta alla Confederazione di autorizzare il prefinanziamento parziale o completo di ulteriori progetti espressamente menzionati nella fase di ampliamento (ad es. LU, NW, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, Luzern-Plus, Stadt Luzern). In alternativa viene proposto anche un prefinanziamento secondo l'articolo 58b Lferr (OW e ZKöV).

Diversi partecipanti dichiarano di ritenere opportuno il prefinanziamento se il progetto è in linea con un programma globale della Confederazione e quindi con obiettivi di lungo periodo (ad es. BL, CITRaP Berna, KöV Region Zürich), che però presuppongono una pianificazione a lungo

termine comprendente più fasi di ampliamento, ossia una visione d'insieme della rete ferroviaria (ad es. BL e CITraP Vaud e Ginevra). Secondo alcuni (ad es. ATA, WWF) un prefinanziamento da parte di terzi deve essere motivato in dettaglio da questi (ad es. coordinamento con altri siti, importanza regionale).

Vari partecipanti appoggiano la proposta a condizione che non implichi un onere supplementare per la Confederazione e che vengano finanziati solo progetti contemplati da fasi di ampliamento (ad es. costruzionesvizzera, USAM, Infra, ATA, SOB), in modo da non condizionare eccessivamente i processi tecnici e politici di elaborazione delle stesse (ad es. STRATOS-Netzwerk, Verein Region Oberwallis, WBB, Wirtschaftsforum Oberwallis, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden).

Si chiede inoltre di far sì che questa forma di finanziamento non favorisca i Cantoni finanziariamente più forti (ad es. PSS, CJ, ATA, WWF) e che il rimborso non si ripercuota negativamente su altri progetti più opportuni per l'economia nazionale (ad es. PSS, ATA, WWF, Turbo AG). Anche in questa sede si sottolinea che va accuratamente disciplinata la responsabilità per la copertura dei costi successivi (ad es. UR, Posta, FFS).

Se per alcuni i costi finanziari devono andare interamente a carico dei Cantoni (USAM, Infra), ossia bisogna escludere qualsiasi garanzia di rimborso (ad es. Cargo Forum Schweiz, UCS), altri ritengono che la Confederazione debba assumersi in toto o almeno in parte i costi d'investimento, ovvero di progettazione (ad es. Handelskammer beider Basel, CITraP Svizzera).

La FER chiede che la base normativa da creare sia posta in consultazione. La SVI suggerisce di integrare nel decreto federale concernente la fase di ampliamento 2035 un articolo che stabilisca la predisposizione dei fondi necessari per la progettazione di misure importanti e urgenti in vista delle fasi di ampliamento successive.

Condividono la proposta **IN PARTE** 14 Cantoni (AG, AI, AR, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, VD, ZG), 1 partito (I Verdi), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 5 imprese di trasporto interpellate, 3 organizzazioni interpellate e altri 21 partecipanti.

Diversi si dichiarano d'accordo con la creazione di una base normativa per il finanziamento da parte di terzi purché si preveda la condizione che il relativo progetto corrisponda a un programma di obiettivi di lungo periodo, che la Confederazione dovrà definire nei prossimi anni, tale da consentire la valutazione della compatibilità futura di tutti gli ampliamenti (ad es. AG, AI, AR, GL, GR, SG, SH, TG, VD, KöV Ostschweiz, KÖV NWCH). Vi è inoltre chi sottolinea che il rimborso successivo dei costi d'investimento da parte della Confederazione non deve condizionare oltremodo la composizione dei pacchetti di ampliamento, ovvero la definizione dell'ordine di priorità delle misure (ad es. AG, AI, AR, GL, GR, SG, TG, I Verdi, KöV Ostschweiz).

Vari partecipanti osservano che i criteri per valutare le richieste d'offerta devono essere caratterizzati da trasparenza (SH e TG) e continuità (ad es. AI, AR, GR, KöV Ostschweiz). Secondo altri i Cantoni che possono permettersi un prefinanziamento in quanto finanziariamente forti non devono risultare avvantaggiati (ad es. NE, CTSO, KÖV NWCH, OUESTRAIL, SAB, TRAVYS, transN).

In diversi preferirebbero che la possibilità di rimborso sia limitata a studi (ad es. JU, FR, NE, VD, CTSO, OUESTRAIL TPC, TRAVYS, transN), costi di pianificazione (SAB), progetti piccoli (FR) o di volume non superiore a 150 milioni di franchi (GE). ZG invece si aspetta che oltre ai costi d'investimento siano rimborsati anche quelli successivi (esercizio e manutenzione).

Hanno risposto **NO** 4 Cantoni (BE, TI, SO, VS), 1 partito (PLR), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse), 4 imprese di trasporto interpellate, 5 organizzazioni interpellate e altri 7 partecipanti.

Diversi adducono, quale motivo principale, il rischio che un finanziamento da parte di terzi condizioni la composizione delle future fasi di ampliamento (ad es. BE, economiesuisse, BLS, ASTAG) e che le misure prefinanziate siano in contrasto con la pianificazione nazionale (ad es. TI). Secondo altri potrebbero risultarne penalizzati i Cantoni strutturalmente deboli e i progetti del traffico merci (ad es. TI, VS, RhB, Iniziativa delle Alpi).

Vari altri temono che un simile meccanismo restringa il margine di manovra e limiti il divieto d'indebitamento stabilito dalla legge per il FIF o che causi costi supplementari, ovvero debiti a carico dei contribuenti (ad es. economiesuisse, PLR, CI CDS, Pro Swissmetro).

SO respinge qualsiasi forma di prefinanziamento, che comprometterebbe la certezza delle competenze e dei processi già definiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

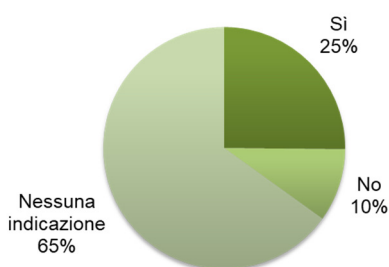
3.5 Altre osservazioni sul progetto

Domanda 7: avete osservazioni in merito agli altri elementi dell'avamprogetto?

In generale

Hanno risposto a questa domanda in 168, di cui 121 hanno formulato osservazioni concrete. Oltre ad annotazioni di carattere generale, sono state in parte ripetute e ribadite richieste di natura regionale già avanzate in risposta alla domanda 4.

Osservazioni in merito agli altri elementi dell'avamprogetto



In particolare

Hanno risposto **Si** e formulato osservazioni 23 Cantoni (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NE, OW, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZH), 4 partiti (PPD, I Verdi, pvl, PSS), il SAB, 4 associazioni mantello dell'economia (USAM, USC, USS, Travail.Suisse), 16 imprese di trasporto interpellate, 19 organizzazioni interpellate e altri 54 partecipanti. Grande è la varietà delle osservazioni formulate. Di seguito sono riportate le osservazioni e le tematiche citate più volte.

Basi, processo e metodologia

- Diversi partecipanti chiedono che Confederazione e Cantoni/RP lavorino congiuntamente a una pianificazione a lungo termine per lo sviluppo della rete ferroviaria svizzera («stella polare»), che funga da base per le altre fasi di ampliamento (ad es. BL, KÖV NWCH, KöV Region Zürich, NWRK, RP CHNO). La CITRaP Berna auspica inoltre la valutazione di programmi alternativi per il traffico a lunga distanza.

- Vari altri desiderano una verifica del processo di pianificazione con coinvolgimento dei partecipanti alla pianificazione (ad es. AG, BL, BS, SO, ZH, Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel, CTP, ZVV).
- I Verdi chiedono un meccanismo che assicuri investimenti equilibrati a livello regionale. In molti ritengono che la loro ripartizione tra le regioni non sia stata adeguatamente considerata (ad es. JU, NE, CJ, TPC, TransN, Travys, CTSO, Ouestrail, Handelskammer beider Basel).
- Secondo ZH i dati sui problemi di capacità nell'orizzonte 2030 risultanti dall'analisi del fabbisogno di trasporto viaggiatori sono incompleti: occorre completare la rispettiva figura con il grave collo di bottiglia concernente il corridoio Zurigo–Uster–Wetzikon e altre carenze di capacità di diversi corridoi attorno a Zurigo. SZU e VZO segnalano la mancata indicazione nella figura di imbottigliamenti riguardanti la rete della SZU.
- L'attribuzione dei progetti al primo o al secondo livello di urgenza non è comprensibile per diversi partecipanti, che chiedono pertanto di motivarla (ad es. BE, JU, NE, VS, VD, GE, CTSO, TransN, Travys, Ouestrail, FER). Vi è anche chi dubita che l'elenco sia correttamente interpretabile e utile a definire l'ordine di priorità per le successive fasi di sviluppo, ragion per cui si sollecita un chiarimento (ad es. NE, CTSO, TPC, TransN, Travys, Ouestrail). JU suggerisce di usare il termine «priorità» anziché «urgenza» 1 e 2.
- BL e il Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel chiedono, per quanto concerne le previsioni sull'evoluzione del traffico, che il valore informativo del modello di trasporto nazionale sia relativizzato per le regioni periferiche e che si ammetta l'eventuale applicazione di modelli di trasporto globali regionali, in particolare per gli agglomerati. A loro avviso, inoltre, nell'analisi del fabbisogno vanno considerate maggiormente le potenzialità.
- Secondo alcuni nella valutazione dei moduli non si sono tenute in debito conto tratte e forme d'esercizio alternative (ad es. JU, Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur). Un altro elemento da osservare è ritenuto il miglioramento delle connessioni tra le grandi città svizzere (Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur).
- A parere della CITRaP Berna nella valutazione dei progetti occorre altresì includere la certezza della pianificazione, ovvero i rischi di costo. Il Lötschberg-Komitee auspica che oltre alla certezza della pianificazione si tenga in conto anche lo stato di progettazione delle singole misure di ampliamento.

Nuove fermate

- In diversi (ad es. BE) ritengono che la metodologia applicata per valutare la realizzazione di nuove fermate sia carente per quanto concerne gli aspetti ambientali e sociali (in particolare riguardo alla considerazione degli obiettivi di sviluppo regionali).
- SO auspica una maggiore flessibilità nello stabilire le nuove fermate per la prossima fase di ampliamento (metodologia e ciclo di adeguamento).
- Secondo trireno e VCS beider Basel per le misure di minor entità, quali ad esempio le nuove fermate, sarebbero auspicabili forme di finanziamento distinte, di durata più corta e di maggiore flessibilità. L'UCS propone al riguardo, con riferimento alle aree di sviluppo, la possibilità di richiedere, valutare e realizzare nuove fermate in orizzonti temporali più brevi.
- SO chiede che nel decreto federale la voce «investimenti puntuali delle FFS (incluse nuove fermate)» sia adeguata in modo da consentire la realizzazione di tutte le nuove

fermate che abbiano ottenuto un risultato sufficiente nella valutazione: l'importo previsto, 400 milioni di franchi, sarebbe troppo basso. Inoltre, a suo avviso, va separato dalla riserva per adeguamenti successivi, affinché la realizzazione delle prime non risulti penalizzata da eccessi dei secondi.

- ATA e WWF propongono di informare i partecipanti alla consultazione sull'esito delle valutazioni delle nuove fermate e delle altre misure che sono state approfondite simultaneamente allo svolgimento della procedura consultiva.

Nuove tecnologie

- Oltre ai progetti di costruzione, si ritiene che vada esaminato e velocizzato lo sviluppo di nuove tecnologie e modelli atti ad aumentare o utilizzare al meglio le capacità dell'infrastruttura ferroviaria (ad es. BS, UR, PPD, pvl, LITRA, Posta, COMCO) e che la Confederazione debba prevedere appositi incentivi e provvedimenti accompagnatori (ad es. LITRA, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, Posta).
- Secondo altri (Travail.Suisse, transfair) si devono analizzare in dettaglio e promuovere gli aspetti socio-tecnici (uomo-tecnica / collaborazione tra uomo e macchina) delle misure tecnologiche finalizzate all'automazione operativa e infrastrutturale, coinvolgendo nelle riflessioni il personale stesso in modo da sfruttare tutte le potenzialità (USS, SEV).
- Le FFS auspicano un contributo finanziario per lo sviluppo tecnologico e chiedono l'integrazione dello scenario tecnologico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) per garantire la solidità della fase di ampliamento.
- Secondo il SAB le previsioni sull'evoluzione del traffico mancano di un'analisi critica relativa agli sviluppi della politica territoriale (ad es. digitalizzazione) e gli scenari definiti non tengono adeguatamente conto delle possibilità offerte dalle nuove tecnologie.
- L'UTP suggerisce di garantire un finanziamento (supplementare) per le nuove tecnologie, in modo da evitare che mantenimento della qualità e sviluppo tecnologico si facciano concorrenza.
- Il PSS propone di finanziare lo sviluppo tecnologico come parte integrante della fase di ampliamento o di prevedere fondi supplementari che non vadano a carico del mantenimento della qualità.
- Il PFL e SwissMetro-NG auspicano che 20 dei 200 milioni di franchi previsti per «seguire i progetti, pianificare la prossima fase di ampliamento e realizzare i relativi studi» siano destinati a uno studio di fattibilità sulle nuove tecnologie.
- Secondo SAB e OVT non si è colta l'occasione per elaborare strategie di più ampio respiro in grado di garantire l'offerta di base nelle regioni di montagna e nelle aree rurali. A loro avviso l'evoluzione tecnologica legata alla digitalizzazione consente soluzioni innovative che occorre considerare prioritariamente nello sviluppo delle ulteriori fasi di ampliamento.

Varia

- In vista della realizzazione di misure infrastrutturali non ancora note si chiede la predisposizione di fondi sufficienti a garantire offerte e coincidenze della necessaria qualità nel programma 2025 e l'introduzione di un articolo complementare «Misure di compensazione per il traffico regionale» nel decreto federale concernente la FA 2030/35, o altrimenti un netto aumento, adeguato al fabbisogno, del pacchetto d'investimenti «Investimenti puntuali delle FFS (incluse nuove fermate)» (ad es. AI, AR, SH, TG, ZH, KÖV Ostschweiz).

- Onde evitare ritardi nella pianificazione di progetti d'importanza strategica si propone di prevedere un sistema di finanziamento distinto per gli strumenti di progettazione (ad es. BL, KÖV NWCH, RP CHNO).
- L'USAM chiede una maggiore partecipazione ai costi da parte degli utenti (ad es. adeguando le tariffe) con conseguente sensibile incremento del grado di autofinanziamento della ferrovia, mentre il SAB esige che gli eventuali aumenti tariffali siano differenziati per regione e applicati esclusivamente se rispecchiano un effettivo miglioramento dell'offerta. Altri invece sono contrari a qualsiasi maggiorazione delle tariffe o del prezzo delle tracce (ad es. PPD, LITRA, Komitee Durchgangsbahnhof Luzern, Posta).
- L'Iniziativa delle Alpi e la FSE chiedono di aumentare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) affinché il FIF possa contare anche in futuro sulle relative entrate.
- Le FFS propongono di aggiungere nel capitolo «Ripercussioni» una sezione dedicata alle ripercussioni sulla sostenibilità economica per le imprese di trasporto. Secondo le Ferrovie federali è necessario aggiornare i costi d'investimento e quelli successivi per l'infrastruttura e il traffico regionale e integrare le conseguenze per le indennità federali e cantonali destinate al traffico regionale (differenziate per regioni) e quelle possibili per le tariffe. L'impresa chiede inoltre di ottimizzare il programma d'offerta in modo da evitare aumenti tariffali e di prevedere nelle CP i fondi necessari per gli ampliamenti. Propone infine di sottoporre le misure d'offerta e infrastrutturali approvate a un periodico riesame di sostenibilità economica e finanziaria da parte del committente.
- Secondo il PSS occorre prestare maggiore attenzione a temi quali il consumo energetico, l'efficienza e la quota di energie rinnovabili, mentre il SAB ritiene necessario un piano di misure per garantire che il fabbisogno supplementare di energia elettrica sia coperto esclusivamente con fonti indigene di energia rinnovabile.
- LuzernPlus e i suoi Comuni chiedono che traffico a lunga distanza, regionale e merci vengano considerati alla pari: non sono disposti a «limitare i danni» a proprie spese, ovvero a finanziare misure compensatorie per il traffico regionale a fronte degli utili ottenuti dal traffico a lunga distanza grazie alle ideali condizioni produttive di cui beneficia.
- Secondo l'USC l'ampliamento del traffico ferroviario non deve andare a scapito della protezione delle superfici agricole.

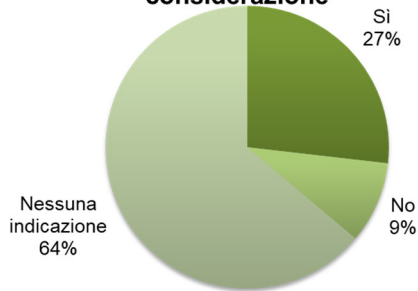
Hanno risposto **NO** (nessuna osservazione) 3 Cantoni (VD, GL, ZG), 3 partiti (csp-ow, PLR, CSPO), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 1 associazione mantello dell'economia (economiesuisse), 7 imprese di trasporto interpellate, 8 organizzazioni interpellate e altri 23 partecipanti.

Domanda 8: a vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?

In generale

Hanno risposto a questa domanda 174 partecipanti. 129 hanno indicato aspetti che a loro avviso non sono tenuti in debita considerazione. Anche in questa sede la varietà delle risposte è notevole. In parte vengono ripetute precedenti risposte o citati aspetti simili a quelli menzionati in risposta alla domanda 7.

Aspetti che non sono tenuti in debita considerazione



In particolare

Hanno risposto **Si**, ossia indicato aspetti che a loro avviso non sono tenuti in debita considerazione, 21 Cantoni (AI, AG, BE, BL, BS, GR, JU, LU, FR, GE, NE, NW, TI, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, VD, VS), 3 partiti (PPD, csp-ow, PSS), 2 associazioni mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (ACS, UCS), 1 associazione mantello dell'economia (Travail.Suisse), 14 imprese di trasporto interpellate, 23 organizzazioni interpellate e altri 65 partecipanti. Le indicazioni fornite in questa sede che concernono richieste di misure regionali o suggerimenti riguardo agli altri elementi dell'avamprogetto sono state integrate nei capitoli dedicati alle domande 4 e 7. Di seguito figurano aspetti finora non trattati e/o citati più volte.

- Diversi partecipanti chiedono una migliore considerazione delle ridondanze nella rete (ad es. BE, NE, JU, CTSO, Regione capitale svizzera, CITRaP Berna, Lötschberg-Komitee, LuzernPlus, TransN, CTP, Ouestrail).
- Secondo SVI, FSU, ATA e WWF va tenuta maggiormente in conto la possibilità di introdurre collegamenti tangenziali per i treni a lunga percorrenza in modo da preservare i nodi di interscambio a più forte sollecitazione.
- A parere di KöV Ostschweiz e AI, GR, SH occorre predisporre fondi supplementari da destinare a ulteriori ampliamenti infrastrutturali qualora gli sviluppi dell'offerta all'estero imponessero correttivi ai programmi d'offerta.
- AG ritiene che, analogamente alle misure complementari previste per le ferrovie private, alla voce «Misure puntuali sulla rete delle FFS» si debbano approntare fondi sufficienti anche per interventi di riparazione e progetti di ampliamento di minor portata e a breve scadenza e stabilire criteri di assegnazione univoci. asm auspica l'attuazione delle «misure di riparazione» elaborate negli studi di approfondimento attualmente in corso. Turbo AG vuole siano garantiti i futuri nodi con collegamenti cadenzati per tutte le modalità di trasporto.
- Secondo SZ vanno esaminati e predisposti sia fondi a sufficienza per poter realizzare misure di stabilità e correttivi non ancora identificabili, sia margini per poter definire nuove priorità. A suo avviso va conseguentemente aumentato il valore del pacchetto «Misure puntuali delle FFS (incluse nuove fermate)».
- ATA, WWF e FSE ritengono che siano stati sottovalutati i costi di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle future.
- In diversi auspicano una maggiore attenzione al quadro globale dei trasporti (ad es. LU, CTP, SVI, trireno). LU, la città di Lucerna e LuzernPlus evidenziano in proposito il contributo fornito dagli ampliamenti ferroviari nella riduzione del sovraccarico delle strade e auspicano una loro più forte considerazione nelle basi di pianificazione e nelle previ-

sioni della domanda. Secondo Régionyon vanno tenute in maggior conto anche le autolinee che operano in coincidenza con i collegamenti ferroviari. La SVI suggerisce di raffigurare le situazioni di sovraccarico, considerando tutti i modi di trasporto e raffrontandole con gli obiettivi di pianificazione territoriale, in scenari che comprendano gli effetti e i benefici per tutti i modi di trasporto.

- Secondo VD e altri (ad es. SVI, CTP, AEDTF-CH, ATA e WWF) non si tiene sufficientemente conto di progetti del traffico ferroviario transfrontaliero (viaggiatori e merci).
- RhB e RAILPlus hanno espresso il desiderio che durante la procedura di consultazione sia completata la raffigurazione del programma d'offerta includendo i rispettivi investimenti e i risultati delle relative valutazioni. La CITraP Svizzera chiede l'elaborazione di un programma d'offerta conforme agli obiettivi generali e basato sul programma FA 2025.
- L'OVT chiede una maggiore considerazione del traffico turistico e dell'offerta di base nelle regioni alpine. Anche secondo VS l'elemento «sviluppo turistico» non è stato debitamente tenuto presente nella valutazione dei progetti e dei moduli.
- La Città di Sion ritiene che la problematica del traffico merci urbano non sia adeguatamente considerata. L'UCS osserva che le misure intese ad aumentare la capacità del trasporto di merci per ferrovia non devono ripercuotersi negativamente sugli insediamenti esistenti, in particolare sulle aree di sviluppo degli agglomerati e su importanti spazi ricreativi.
- Diversi partecipanti chiedono una migliore considerazione della pianificazione territoriale (ad es. SVI, FSU, RBS).
- Secondo l'ACS occorre accertarsi che le misure non causino un peggioramento dell'offerta per i flussi di pendolari esistenti e il conseguente improvviso scollegamento di singole regioni.
- BE lamenta la mancanza di aspetti quali la protezione contro il rumore, la prevenzione degli incidenti rilevanti e delle catastrofi nonché indicazioni relative alla tutela dei terreni agricoli e in particolare delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC).
- FR e VD chiedono di prevedere riserve finanziarie per studi relativi ad altri progetti non considerati nella fase di ampliamento in oggetto.
- Secondo VD, a causa del numero insufficiente di tracce per i treni, i conflitti tra le varie modalità di trasporto permangono e devono essere risolti nelle successive fasi di pianificazione.
- In diversi ritengono che non ci si sia adoperati a sufficienza per garantire lo sviluppo di collegamenti efficienti tra tutti i grandi agglomerati svizzeri, in particolare tra Basilea e Ginevra (ad es. JU, GE, Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur).
- Secondo l'UCS, per non penalizzare l'attrattiva del TP vanno conservati i collegamenti diretti esistenti e progettati, non solo tra i grandi centri ma anche quelli dei centri regionali con le grandi città e gli aeroporti.
- Travail.Suisse e Transfair sottolineano l'importanza che nell'ambito della FA 2035 si creino e mantengano impieghi di qualità con buone condizioni di lavoro. Transfair precisa che nel realizzare i progetti va garantito un «rapporto ragionevole» tra le prestazioni proprie delle imprese di trasporto e quelle fornite da terzi (personale a prestito, prestazioni esterne) riducendo al minimo le dipendenze e il rischio che vadano perse conoscenze tecniche.

- RhB suggerisce di includere un aumento della quota del TP ferroviario tra le priorità della pianificazione strategica per la successiva fase di ampliamento.
- La FER e ProSwissmetro ritengono che nel progetto posto in consultazione non si sia adeguatamente tenuto conto delle nuove tecnologie.
- Secondo SVI e FSU, accanto ai manufatti dell'infrastruttura ferroviaria, occorre considerare meglio gli accessi alle stazioni esistenti. A loro avviso, per concretizzare i progetti e per le ulteriori fasi di ampliamento, bisogna puntare maggiormente su pianificazioni sperimentali circoscrivibili.

Hanno risposto **NO**, ossia non hanno indicato aspetti che non sono tenuti in debita considerazione, 5 Cantoni (AR, GL, TG, ZG, ZH), 4 partiti (CSPO, PLR, I Verdi, pvl), 1 associazione mantello dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna (SAB), 3 associazioni mantello dell'economia (economiesuisse, USAM, USS), 7 imprese di trasporto interpellate, 5 organizzazioni interpellate e altri 20 partecipanti.

4 Attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi esecutivi

Secondo la legislazione sulla consultazione i pareri sulle questioni relative all'attuazione da parte dei Cantoni o di altri organi preposti all'esecuzione vanno presentati in un capitolo separato (art. 20 cpv. 2 dell'ordinanza del 17 agosto 2005¹ sulla procedura di consultazione, ordinanza sulla consultazione [OCo]). Poiché in base alla Costituzione federale del 18 aprile 1999² della Confederazione Svizzera (Cost.) nel settore ferroviario l'esecuzione compete alla Confederazione (art. 87 Cost.), che assume anche l'onere maggiore del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (art. 87a Cost.), l'attuazione della fase di ampliamento non riguarda in prima linea i Cantoni.

La proposta relativa al finanziamento da parte di terzi di alcuni progetti (realizzazione del passante di Lucerna e progettazione di quello di Basilea), contenuta nel progetto posto in consultazione, avrebbe però toccato direttamente i Cantoni, che sarebbero stati chiamati ad assumersi i relativi rischi, seppur potendo decidere autonomamente la data di attuazione. Per un eventuale, futuro rimborso dei costi d'investimento da parte della Confederazione si sarebbe dovuto tuttavia creare prima la necessaria base normativa. Il presupposto per il rimborso era che le misure finanziate dai Cantoni fossero state successivamente integrate in una fase di ampliamento. I Cantoni interessati dai due progetti respingono la forma di finanziamento proposta: secondo LU i costi e i rischi finanziari cui far fronte, a tempo indeterminato, non otterrebbero il consenso della maggioranza e la certezza della pianificazione ne risulterebbe compromessa, mentre per BS è semplicemente inaccettabile che terzi si facciano carico del rischio di un prefinanziamento. Per maggiori informazioni al riguardo si vedano le risposte alle domande 5 e 6.

¹ RS 172.061.1

² RS 101

Allegato 1: elenco dei partecipanti alla consultazione

Abbreviazione	Partecipante
1.	Kantone / Cantons / Cantoni
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques Représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell'Assemblea federale
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
I Verdi	Partito ecologista svizzero
PBD	Partito borghese democratico
PLR	PLR. I Liberali Radicali
PPD	Partito popolare democratico
PSS	Partito socialista svizzero
pvl	Partito verde liberale
UDC	Unione Democratica di Centro

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
ACS	Associazione dei comuni svizzeri
SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
UCS	Unione delle città svizzere
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dell'economia
	economiesuisse
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USC	Unione Svizzera dei Contadini
USS	Unione sindacale svizzera
	Travail.Suisse
5.	Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV
AB	Appenzeller Bahnen AG
asm	Aare Seeland mobil AG
BDWM	BDWM Transport AG
Bernmobil	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA
FB	Forchbahn AG
FFS	Ferrovie federali svizzere
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
KWO	Kraftwerke Oberhasli AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Ferrovia retica SA (FR)
SBW	Stadtbus Winterthur
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
TL	Transports publics de la Région Lausannoise SA
TMR	Transports de Martigny et Régions SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois Holding SA
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux –Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
WSB	AAR bahn+bus und Wynental- und Suhrentalbahn AG
ZB	Zentralbahn AG

6.	Organisationen / organisations / organizzazioni
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
ATA	Associazione traffico e ambiente
Cargo Forum	Cargo Forum Schweiz
	Centre Patronal Paudex
CI CDS	Comunità d'interessi commercio al dettaglio Svizzera, Traffico merci
CITraP Svizzera	Comunità d'interesse per i trasporti pubblici Svizzera
COMCO	Commissione della concorrenza
	Comitato del San Gottardo
	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
FER	Fédération des Entreprises Romandes
fp	Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
FRC	Fédération romande des consommateurs
	Handelskammer beider Basel
	Industrie und Handelskammer, Zentralschweiz
Infra	Fachverband Infra / Infra Suisse
	Iniziativa delle Alpi
kf	Konsumentenforum
	Komitee Durchgangsbahnhof Luzern (già Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern)
KöV NWCH	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskanzlei Basel-Land
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
	Lötschberg-Komitee
Luzern+	LuzernPlus
OUESTRAIL	OUESTRAIL
Posta	Posta CH SA, Corporate Center
Pro Bahn	Pro Bahn Svizzera
	Pro Natura
	Pro Swissmetro
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
	Regione capitale svizzera
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Städte-Allianz ÖV	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico
	Swissgrid AG
TCS	Touring Club Svizzero
	transfair
UTP	Unione dei trasporti pubblici
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
WWF	World Wildlife Fund Svizzera
ZKöV	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs
7.	Partecipanti non interpellati
	137 privati

ACN	Association des communes neuchâtelaises
ADNV	Association pour le Développement du Nord Vaudois
AEDTF-CH	Associazione Europea per lo Sviluppo del Trasporto Ferroviario, Sezione Svizzera – AEDTF-CH
	Agglo Y
	Agglomeration Brig-Visp-Naters
	Agglomération de Delémont
	Aigle Région
	Alprail Association lémanique
	Association Centre-Jura
	Association des Présidents des Communes du district de Monthey
	Association franco-suisse RER Sud-Léman
	Association patronale du canton de Neuchâtel
	Association Région Val-de-Travers
	Association Réseau des Trois Villes
	Associazione Comuni Ticinesi
	Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa
AUD	Agglomération Urbaine du Doubs AUD
	Bezirk Goms und Gemeindepräsidentenkonferenz Goms
	Bezirk March und Gemeinden des Bezirks March
	Bezirk Östlich Raron
	Bezirk Visp und Gemeindepräsidentenkonferenz Visp
CGSO	Secrétariat de la Conférence des Gouvernements de Suisse occidentale
	Chablais agglo
	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
	Chambre neuchâteloise du commerce
	Chambre valaisanne de commerce et d'industrie
CITAV	Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises
	CITRaP Berna
CITRAP-NE	Communauté d'intérêts pour les transports publics Neuchâtelois
	CITRaP nord-ouest
	CITRaP Svizzera orientale
	CITraP Vaud e CITraP Ginevra
	Città di Lugano
	Città di Mendrisio
	Comité Liaison directe
	Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
	Communauté de communes Pays d'Evian
	Commune d'Aigle
	Commune de Boudry
	Commune de Chêne-Bougeries

	Commune de La Sagne
	Commune de la Tene
	Commune de Leysin
	Commune de Peseux
	Commune de Saint-Blaise
	Commune de Val-de-Ruz
	Commune du Landeron
	Communes de Satigny, Dardagny et Russin
COMUL	Communauté urbaine du Littoral neuchâtelois
	Comune di Airolo
	Comune di Ascona
	Comune di Balerna
	Comune di Blenio
	Comune di Breggia
	Comune di Chiasso
	Comune di Maroggia
	Comune di Melano
	Comune di Novazzano
	Comune di Prato Leventina
	Comune di Rovio
	Comune di Savosa
	Comune di Stabio
	Comune di Vico Morcote
	Conférence régionale des transports du Val-de-Travers
	Conseil consultatif des Jurassiens domiciliés à l'extérieur
	Conseil du Léman
	Cool Logistic AG
COREB	Communauté régionale de la Broye
costruzioneviz- zera	Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft
CRT	Conférence régionale des transports des montagnes neuchâteloises
CRT-2	Conférence régionale des transports de l'Entre-deux-Lacs
CTSO	Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale
CVCI	Chambre vaudoise de commerce et d'industrie
	CVP Bezirk Dietikon
	Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz
	Diverses entreprises privées de la zone Zimeysa-Vernier-Meyrin
	Ehrat Immobilien AG, Dietikon
	Einwohnergemeinde Andermatt
	Einwohnergemeinde Bettlach
	Einwohnergemeinde Egerkingen

	Einwohnergemeinde Guttannen
	Einwohnergemeinde Oberägeri
	Einwohnergemeinde Oensingen
	Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli
	FDP Dietlikon
	FDP Dietlikon
	FDP Zürich
	Flughafen Zürich AG
	Fricktal Regio Planungsverband
FSE	Fondazione svizzera per l'energia FSE
FSU	Federazione svizzera degli urbanisti
FTJA	Fédération du Transjuralpin
GCRDL	Groupement des communes de la rive droite du Lac
	Gemeinde Baar
	Gemeinde Buchrain
	Gemeinde Cham
	Gemeinde Dierikon/LU
	Gemeinde Dietlikon
	Gemeinde Dornach
	Gemeinde Ebikon
	Gemeinde Emmen
	Gemeinde Fiesch
	Gemeinde Geroldswil
	Gemeinde Goms
	Gemeinde Grenchen
	Gemeinde Interlaken
	Gemeinde Inwil
	Gemeinde Köniz
	Gemeinde Lommiswil
	Gemeinde Malters
	Gemeinde Meiringen
	Gemeinde Münsingen
	Gemeinde Naters
	Gemeinde Obergoms
	Gemeinde Rain
	Gemeinde Root
	Gemeinde Rothenburg
	Gemeinde Schlieren
	Gemeinde Spreitenbach
	Gemeinde Steinhausen

	Gemeinde Visp
	Gemeinde Vitznau
	Gemeinde Wohlen
	Gemeinderat Horw
	Gemeinderat Pieterlen
	Genève Route et Rail
	Gewerbeverband Kanton Luzern
	glow. das Glattal
	Grimselbahn AG
	Groupe LiEN (Liaisons Express Neuchâteloises)
	Groupement d'Entreprises du Chablais
	Grüne Bezirk Dietikon
	Grünliberale Partei Dietikon
	Handelskammern des trinationalen Raums Basel
	HIAG Immobilien Schweiz AG
	Hirzel Energie AG
	Hochspannung unter den Boden
	IG Grimselbahn
	IG Silbern
IHV Dietikon	Industrie- und Handelsverein Dietikon IHV Dietikon
	Initiative Bodensee-S-Bahn
	Interessengemeinschaft Golden Pass
	Junge CVP Oberwallis
	Jura Tourisme
	Komitee «Gateway: so nicht!»
	Komitee Bahn 2000 plus
	Komitee Vorwärts Limmattal
	Komitee Zimmerberg light
	Konsortium Kantone BS und BL Bahnknoten- und Herzstück-Basel
	KöV Ostschweiz
	KöV Region Zürich
LEO	LEO, Lebensraum Oberland
	Les Verts NE
	Liegenschaften-Betrieb AG Glatt Tower
	Limmatstadt AG
	Lyreco Switzerland AG
	Mairie de Soral
	Mairie de Versoix
	Municipalités du district d'Aigle
	Municipio Bodio

	Municipio Cureglia
	Municipio Gambarogno
	Municipio Riva San Vitale
	Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden
	Neue Gruppe Bahnhof Basel
NWRK	Nordwestschweizer Regierungskonferenz NWRK
OVT	Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT
	Partis politiques genevois
PFL	Politecnico federale di Losanna PFL
	Präfekt des Bezirks Brig
	Pro Herzstück
	RAILPlus SA
	Regio Basiliensis
	Region Chablais
	Région Grand Est
	Region Thun
Régionyon	Conseil régional du district de Nyon
RP CHNO	Regione di pianificazione Svizzera nordoccidentale
RUN	Réseau urbain neuchâtelois RUN
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
	Saint-Louis Agglomération
	Solothurner Handelskammer
	SP Dietikon
	SP Kanton Schwyz
	SP Kanton Zürich
	Stadt Dietikon
	Stadt Liestal
	Stadt Luzern
	Stadt Olten
	Stadt Winterthur
	Stadt Zug
	Stadtgemeinde Brig-Glis
	STRATOS-Netzwerk
	SVP Bezirk March
	SVP Schweizerische Volkspartei, Dietlikon
	Swiss Olympic
	SwissMetro-NG
	TCS Sektion Zürich, Gruppe Limmattal
	Trinationaler Eurodistrict Basel
trireno	Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel
UAPG	Union des associations patronales genevoises

	Union vaudoise des transports publics
USIC	Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria usic
	VCS beider Basel
	VCS Sektion Schwyz
	Verein Region Oberwallis
	Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz
	VillageOffice
	Ville de Genève
	Ville de La Chaux-de-Fonds
	Ville de Monthey
	Ville de Moutier
	Ville de Nyon
	Ville de Saint-Imier
	Ville de Sion
	Ville de Vernier
	Ville de Vevey
	Ville de Veyrier
	Ville d'Onex
	Ville du Locle
	Ville d'Yverdon-les-Bains
	VöV Wallis
VWG	Verband Walliser Gemeinden
WBB	Walliser Bergbahnen WBB
	Wirtschaftsforum Oberwallis
	Wirtschaftsregion ZUGWEST
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal
ZPL	Zürcher Planungsgruppe Limmattal
	Zürcher Handelskammer
	ZurzibietRegio, Gemeindeverband
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Allegato 2: questionario relativo al progetto in consultazione – fase di ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria 2030/35

Obiettivi generali

1. Condividete gli obiettivi generali del progetto?

Fase di ampliamento 2030/35

2. Condividete gli obiettivi della fase di ampliamento 2030/35 (in particolare le linee direttrici)?
3. Quale delle due varianti privilegiate? Perché?
 - a. Variante Fase di ampliamento 2030 (7 miliardi di franchi)
 - b. Variante Fase di ampliamento 2035 (12 miliardi di franchi)
4. Condividete i miglioramenti dell’offerta e le misure previste dalle varianti Fase di ampliamento 2030 / Fase di ampliamento 2035? In particolare:
 - a. nel traffico viaggiatori
 - b. nel traffico merci
 - c. nel traffico transfrontaliero
 - d. negli impianti d’esercizio
 - e. In caso contrario, quali misure ritenete più urgenti oppure non necessarie? Perché?

Finanziamento di misure da parte di terzi

5. Approvate la proposta di permettere a terzi di finanziare, a proprio rischio, la realizzazione della stazione di transito di Lucerna e la progettazione della parte centrale della S-Bahn di Basilea?
6. La Confederazione dovrà creare la base normativa per il rimborso a posteriori dei costi d’investimento. Condividete questa proposta?

Altre osservazioni sul progetto

7. Avete osservazioni in merito agli altri elementi dell’avamprogetto?
8. A vostro avviso vi sono aspetti che non sono tenuti in debita considerazione?