



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

Novembre 2025

Revisione totale della legge sul trasporto di merci; attuazione a livello di ordinanza (revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci)

Rapporto sui risultati della consultazione

Indice

1	Situazione iniziale	3
1.1	Situazione iniziale e oggetto del progetto	3
1.2	Svolgimento della consultazione e destinatari	3
1.3	Panoramica dei partecipanti alla consultazione	3
1.4	Rinuncia esplicita a entrare nel merito	3
2	Valutazione dei pareri	5
2.1	Valutazione globale del progetto	5
2.2	Pareri ai singoli articoli dell'OTM	7
3	Allegato	15
3.1	Elenco dei partecipanti alla consultazione	15

1 Situazione iniziale

1.1 Situazione iniziale e oggetto del progetto

Il 21 marzo 2025¹ il Consiglio federale ha adottato la revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM), che consente l'implementazione di strumenti per il promovimento finanziario di questo settore.

Ai fini della sua attuazione a livello di ordinanza il 30 aprile 2025² il Consiglio federale ha avviato una procedura di consultazione concernente una revisione totale dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM) e modifiche di altre ordinanze nel settore del trasporto di merci presso i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e gli ambienti interessati.

1.2 Svolgimento della consultazione e destinatari

Nell'ambito della procedura di consultazione, conclusasi il 12 agosto 2025, sono stati invitati a esprimersi 149 soggetti (destinatari) e sono pervenuti 77 pareri. Il presente rapporto riepiloga i punti principali delle prese di posizione, senza pretese di essere esaustivo. In caso di divergenze o dubbi fanno fede esclusivamente i [pareri](#) ufficiali pubblicati sul sito Internet della Cancelleria federale. Tra i destinatari della consultazione si annoverano i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, diverse imprese e numerose altre organizzazioni (associazioni, imprese di trasporto, ambienti interessati).

1.3 Panoramica dei partecipanti alla consultazione

Sono stati invitati a partecipare 149 soggetti (destinatari). In totale sono pervenuti 77 pareri.

	Destinatari	Pareri pervenuti	Rinuncia esplicita a entrare nel merito
Cantoni e CTP	27	26	8
Partiti politici	10	5	1
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	1	
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	3	1
Organizzazioni	101	32	2
Totale	149	77	12

1.4 Rinuncia esplicita a entrare nel merito

Cantone di Appenzello Esterno
Cantone di Glarona
Cantone di Neuchâtel
Cantone di Nidvaldo
Cantone di Obvaldo
Cantone di Sciaffusa
Cantone di Soletta
Cantone di Uri
Partito socialista svizzero
Unione svizzera degli imprenditori

¹ RS 742.41

² RS 742.411

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione

2 Valutazione dei pareri

2.1 Valutazione globale del progetto

La revisione totale dell'OTM e le modifiche delle altre ordinanze nel settore del trasporto di merci mirano a rendere più chiare le competenze e più efficienti le procedure relative, in particolare, all'erogazione dei contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo e di carico, ai nuovi contributi di trasbordo e di carico, ai contributi d'investimento per innovazioni tecniche e all'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale (DAC). Gli adeguamenti specificano le misure decise dal Parlamento nella LTM per rafforzare il trasporto di merci per ferrovia, la navigazione interna e le catene logistiche multi-modali.

Nel complesso il progetto ha riscosso un ampio sostegno durante la consultazione, da parte sia dei Cantoni sia delle associazioni, delle imprese e dei partiti politici.

Hanno espresso consenso i diciotto **Cantoni** di Zurigo, Berna, Lucerna, Svitto, Zugo, Friburgo, Basilea Città, Basilea Campagna, Appenzello Interno, San Gallo, Grigioni, Argovia, Turgovia, Ticino, Vaud, Vallese, Ginevra e Giura, mentre hanno rinunciato a prendere posizione Appenzello Esterno, Glarona, Nidvaldo, Obvaldo, Sciaffusa, Soletta, Uri e Neuchâtel.

I riscontri dei Cantoni riguardano soprattutto la configurazione pratica degli strumenti di promovimento, la parità di trattamento di alcuni impianti, l'assoggettamento finanziario al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) e questioni di proporzionalità e certezza della pianificazione. Il Cantone di Basilea Città, in quanto regione in cui si svolge il trasporto di merci sul Reno, accoglie con favore l'equiparazione del trasporto di merci su acque interne al trasporto di merci per ferrovia e chiede una precisazione per gli impianti dell'industria portuale legati alla rete pubblica della ferrovia portuale, compresi gli adeguamenti del caso ai contributi di trasbordo e di carico; allo stesso tempo, chiede una presentazione trasparente dei flussi di fondi tra la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il FIF e il bilancio della Confederazione. Il Cantone di Argovia sottolinea la necessità che gli strumenti di finanziamento previsti siano adeguatamente finanziati come pure che le convenzioni sulle prestazioni con i gestori dell'infrastruttura dispongano di un'adeguata dotazione al fine di garantire l'approntamento tempestivo degli impianti. Il Cantone di Argovia chiede inoltre di precisare che i contributi d'investimento per gli impianti del trasporto combinato (TC) all'estero saranno concessi solo se si genera un chiaro beneficio in termini di trasferimento in Svizzera. Il Cantone di Berna accoglie positivamente l'accesso non discriminatorio al traffico a carro completo isolato (TCCI) ai sensi dell'articolo 6 e approva il proseguimento a tempo indeterminato della partecipazione della Confederazione al trasporto di merci sulla rete a scartamento ridotto di cui all'articolo 35. Il Cantone di Friburgo sostiene il potenziamento degli incentivi al trasferimento e dell'efficienza procedurale, ma suggerisce di abbassare i volumi minimi per i binari di raccordo e gli impianti di trasbordo TC, sollecita l'accessibilità per le PMI, chiede un miglior coordinamento intercantonale e transfrontaliero e di fare il punto sulla stabilità del FIF. Il Cantone di Ginevra approva ampiamente il progetto, chiede di mettere in chiaro che la concessione di contributi d'investimento da parte di Cantoni o Comuni non determina una riduzione di quelli federali, esige una precisazione della proporzionalità per le restituzioni e propone di precisare o cancellare il termine «impresa di navigazione» affinché le innovazioni tecniche possano essere sostenute indipendentemente dalla forma del gestore. Il Cantone di Zurigo accoglie con favore le specificazioni proposte, che considera coerenti con la legge, sostiene espressamente l'obbligo di gestire i binari di raccordo per 20 anni e – alla luce del messaggio – ritiene necessario un contributo di 40 franchi per carro senza un limite di volume massimo; nel caso del promovimento del DAC, Zurigo sostiene la variante con contributi differenziati. Il Cantone di Vaud per garantire la certezza del diritto propone, tra le altre cose, una partecipazione minima fissa del 20 per cento ai contributi d'investimento anziché quella «adeguata» prevista dall'articolo 4 capoverso 1, la cui indeterminazione causerebbe situazioni di incertezza nella pianificazione per i beneficiari e le autorità; inoltre, rifiuta un limite massimo annuale per i contributi di trasbordo e chiede che venga mantenuto il contributo di 40 franchi; infine, propone di togliere la soglia minima prevista per il contributo di trasferimento per evitare distorsioni della concorrenza a scapito dei piccoli attori. Il Cantone Ticino condivide in linea di principio il progetto, ma esprime dubbi sull'efficacia degli incentivi in considerazione delle decisioni strategiche di FFS Cargo e per l'articolo 14 si dichiara

favorevole alla variante senza limite di volume. Il Cantone del Giura accoglie positivamente la partecipazione della Confederazione di cui all'articolo 35 e per gli articoli 14 e 15 è favorevole alla soluzione con 8000 carri e 40 franchi per carro, che ritiene più appropriata per i siti con volumi inferiori. Il Cantone dei Grigioni chiede che nel promovimento del DAC siano inclusi anche i carri costruiti prima del 1995, che la partecipazione federale alle ordinazioni cantonali nel trasporto di merci sia fissata su base proporzionale, che per le ferrovie a scartamento ridotto sia previsto un contributo di 40 franchi per ogni carro ricevuto o inviato e che il contributo non sia sottoposto a requisiti restrittivi per piazzole di transbordo; il Cantone concorda inoltre con il parere favorevole dell'Associazione dei servizi della navigazione. Il Cantone di Appenzello Interno approva che l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) esamini sotto il profilo del diritto della sicurezza le domande di costruire in prossimità dei binari di raccordo. I Cantoni di Svitto, Turgovia, Vallese, Lucerna e Zugo si sono espressi a favore del progetto senza formulare osservazioni o richieste.

Tra i **partiti politici** hanno espresso il proprio parere Il Centro, PLR, I Liberali Radicali, I Verdi e l'Unione Democratica di Centro (UDC). Mentre i primi tre sono favorevoli al progetto – in alcuni casi ponendo priorità diverse – l'UDC lo respinge. Il Centro accoglie positivamente tutte le misure che rendono il trasporto di merci più multimodale e promuovono l'attuazione dell'Iniziativa delle Alpi, ma chiede che l'efficacia degli strumenti sia valutata dopo alcuni anni. Il PLR rileva la necessità di strutture di incentivazione neutrali sotto il profilo tecnologico e conformi al mercato e rifiuta interventi che potrebbero portare a distorsioni della concorrenza. I Verdi sottolinea l'urgenza delle misure alla luce degli attuali annunci di ritiro dal trasporto di merci per ferrovia e chiedono un'impostazione ancora più coerente con gli obiettivi climatici e di trasferimento. L'UDC critica in particolare il fatto che si creino nuove categorie di sussidi e che ne sia stata esaminata la compatibilità esclusivamente con l'attuale Accordo sui trasporti terrestri, senza tenere conto del nuovo accordo con l'UE cui punta il Consiglio federale.

Anche la maggioranza delle **associazioni** è favorevole al progetto. L'Unione delle città svizzere sostiene espressamente la revisione poiché rafforza il TCCI e consente l'introduzione del DAC. economiesuisse sottolinea l'importanza della prospettiva di un trasporto di merci per ferrovia finanziariamente autonomo e, pur mettendo in guardia sulla tendenza di un rtrasferimento alla strada, ritiene che il progetto ponga le giuste priorità. L'Unione svizzera delle arti e mestieri (usam) riconosce la necessità di investimenti, ma avanza dubbi di politica finanziaria e chiede una maggiore integrazione tra il trasporto di merci su strada e per ferrovia.

Da parte delle imprese di trasporto interessate e di altre **organizzazioni** sono pervenuti in totale oltre trenta pareri nel merito. FFS, BLS, Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), Unione dei trasporti pubblici (UTP), railCare, swissterminal, swissmill, Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), Migros e altri sostengono in linea di principio le proposte del Consiglio federale, ma suggeriscono di precisare singole disposizioni in modo da garantire, in particolare, un'attuazione praticabile dei nuovi strumenti di promovimento.

Nel complesso nella procedura di consultazione il progetto è stato giudicato coerente, necessario e appropriato. Sono accolti con favore in particolare il potenziamento degli incentivi al trasferimento, l'introduzione di procedure chiare ed efficienti per i contributi d'investimento, il promovimento di innovazioni tecniche come il DAC e il proseguimento della partecipazione federale alle ferrovie a scartamento ridotto. Sono invece valutati criticamente soprattutto l'architettura del finanziamento a lungo termine e i possibili oneri per i Cantoni nonché la conformità al mercato di singoli strumenti di promovimento. Tuttavia, l'ampio sostegno ottenuto dimostra che la revisione totale dell'OTM costituisce il presupposto per un potenziamento sostenibile del trasporto di merci per ferrovia, per idrovia e con impianti a fune.

2.2 Pareri ai singoli articoli dell'OTM

Capitolo 1: Disposizioni generali e Capitolo 2: Contributi d'investimento e altri contributi (art. 1–12 dell'avamprogetto [AP])

1. Campo d'applicazione e contributi d'investimento

Diverse associazioni economiche, tra cui *economiesuisse*, *costruzione svizzera*, *scienceindustries* e *VAP*, sono favorevoli a una netta estensione del campo d'applicazione per includere i binari di raccordo e il trasporto di merci sotterraneo e propongono di prevedere contributi d'investimento anche per allacciamenti diretti al trasporto di merci sotterraneo, per tecnologie di accoppiamento digitale e per veicoli ecologici al fine di creare certezza del diritto e garantire la parità di trattamento dei diversi vettori di trasporto. Il Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (*VSLF*), invece, avverte che concentrarsi su singole innovazioni tecniche come l'accoppiamento digitale potrebbe comportare costi aggiuntivi e rischi organizzativi.

Per quanto riguarda i contributi d'investimento per gli impianti di trasbordo, i Cantoni di Argovia, Vaud e Ginevra nonché l'Unione delle città svizzere ed *economiesuisse* chiedono di definire chiaramente le condizioni per concederli. Allo stesso tempo *auto-schweiz* propone dei limiti massimi per i contributi in modo da garantire la sostenibilità dei modelli commerciali.

2. Parità di trattamento tra infrastrutture pubbliche e private

Una richiesta ampiamente condivisa riguarda la parità di trattamento delle infrastrutture legate agli impianti ferroviari pubblici. Il Cantone di Basilea Città, l'Unione delle città svizzere, *Schweizerische Rheinhäfen* e l'Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (*SSV*) chiedono che quelle pubbliche siano sottoposte agli stessi requisiti di promovimento di binari di raccordo e impianti di carico e scarico privati, sia per quanto riguarda i contributi d'investimento sia per il calcolo della partecipazione con fondi propri. Il Cantone di Ginevra sottolinea che i contributi cantonali o comunali non dovrebbero comportare una riduzione automatica della quota federale, mentre altri chiedono una chiara ripartizione degli oneri che preveda l'impiego di fondi propri per finanziare i costi d'investimento.

3. Volumi minimi e criteri di promovimento per i progetti di nuova costruzione e di ampliamento di importo pari o superiore a cinque milioni di franchi

Il livello dei volumi minimi previsto per ottenere i contributi è largamente criticato. Il Cantone di Friburgo teme svantaggi per le PMI e chiede un adeguamento dei valori soglia e procedure praticabili per queste imprese. *FFS* e *UTP* raccomandano di prevedere livelli minimi a prescindere dal volume d'investimento e di escludere dal promovimento i binari di raccordo temporanei.

4. Accesso non discriminatorio

L'accesso non discriminatorio è un tema controverso. Mentre *economiesuisse*, *scienceindustries* e *VAP* sono favorevoli all'esonero dei binari di raccordo puri e semplici, *UTP*, *Iniziativa delle Alpi / Pro Alps* e *Associazione Traffico e Ambiente (ATA)* propugnano l'accessibilità senza restrizioni per tutti gli impianti promossi. La Commissione del trasporto ferroviario raccomanda che per gli impianti portuali e di carico e scarico le norme di accesso siano definite nell'ordinanza affinché le condizioni per l'accesso non discriminatorio siano univoche e giuridicamente certe. Concretamente, chiede che l'accesso non discriminatorio ai binari degli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione e dell'infrastruttura portuale sia regolamentato a livello di ordinanza, anziché di singole convenzioni, e che anche gli impianti di carico e scarico restino soggetti al regime di libero accesso alla rete. Inoltre, a suo avviso le modifiche all'articolo 22 capoverso 2 lettera b dell'ordinanza del 25 novembre 1998³ concernente l'accesso alla rete ferroviaria (*OARF*) dovrebbero applicarsi esclusivamente al trasporto di merci e non essere estese al traffico viaggiatori. Il Cantone di Berna accoglie espressamente con favore l'accesso

³ RS 742.122

non discriminatorio alla consegna sull'«ultimo miglio». economiesuisse e VAP sono di massima favorevoli all'articolo 6, ma chiedono una definizione snella dell'obbligo di pubblicazione di cui al capoverso c al fine di evitare inutili oneri amministrativi. railCare, FFS e UTP chiedono invece una semplificazione. A loro avviso la disposizione di scopo, che regola l'accesso non discriminatorio, compresa la definizione dei prezzi, dovrebbe essere mantenuta, mentre gli obblighi dettagliati di cui alle lettere a–c andrebbero eliminati, in quanto aumentano in maniera sproporzionata oneri e complessità.

5. Costi computabili e importo del contributo

economiesuisse, costruzioneesvizzera e VAP propongono che all'articolo 7 capoverso 2 lettera d sia riconosciuta come computabile anche la manutenzione degli impianti per l'allacciamento diretto al trasporto di merci sotterraneo, analogamente a quanto già avviene per i binari di raccordo. BLS a seconda del progetto e della sua complessità raccomanda di continuare a considerare come computabili i costi di pianificazione e di progettazione. Le FFS, sostenute dall'UTP, propongono l'introduzione di un nuovo capoverso 4, in base al quale i costi di studio e di progettazione devono essere prefinanziati dai raccordati e in seguito, durante la realizzazione, rimborsati dal gestore dell'infrastruttura, affinché la computabilità dei costi sia regolamentata in maniera trasparente e conforme alla prassi. auto-schweiz suggerisce di limitare il promovimento a un terzo dei costi d'investimento, mentre swissterminal chiede per le nuove costruzioni o gli ampliamenti di oltre cinque milioni di franchi una regolamentazione differenziata che tenga conto del volume di trasporto, del grado di utilizzo e della rilevanza sotto il profilo della politica dei trasporti. Quest'ultima chiede inoltre che l'acquisizione di terreni e le transazioni interne siano chiaramente disciplinate per evitare distorsioni del mercato.

6. Convenzioni, restituzioni e lunga durata

La natura vincolante delle convenzioni sulla durata minima di esercizio e sui volumi di trasporto è considerata fondamentale per la certezza del diritto e per evitare investimenti errati. auto-schweiz propugna clausole di restituzione chiare che coprano i casi in cui non si raggiunge la durata minima contrattuale e che devono poter essere coordinate con l'articolo 12. ATA, Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e VSLF, al fine di garantire soluzioni opportune e ridurre al minimo gli incentivi economici a cessare l'esercizio, chiedono a loro volta un rimborso effettivo in caso di mancato raggiungimento dei volumi concordati e un ruolo attivo della Confederazione nei cambi di proprietà degli impianti di carico sostenuti.

Sezione 2: Contributi di trasbordo e di carico (art. 13–17 AP)

1. Destinatari dei contributi

Secondo diversi partecipanti, in particolare PLR, UDC, usam, ASTAG, economiesuisse, VAP, scienceindustries e stradasvizzera, benché le esistenti disposizioni legali contengano già norme corrispondenti la trasmissione dei contributi dovrebbe essere chiaramente regolamentata anche per gli impianti TC e i binari di raccordo. Le ragioni addotte sono un migliore orientamento agli obiettivi, la prevenzione di distorsioni del mercato e la volontà del legislatore di sostituire il rimborso TTPCP nel TC non accompagnato in maniera uniforme per tutti i destinatari. A loro avviso, in particolare le infrastrutture di rete pubbliche, come gli impianti portuali, devono essere equiparate agli impianti di carico e scarico e a beneficiare del sostegno dovrebbero essere anche gli impianti TC finanziati privatamente. Secondo SPE-DLOGSWISS, per un'impostazione corretta degli incentivi, all'interno di catene di trasporto internazionali complesse il bonus di carico dovrebbe essere assegnato al fornitore di servizi organizzativi.

2. Base di calcolo

Nell'articolo 14 il limite massimo di 8000 carri per binario di raccordo ha suscitato reazioni in netto contrasto fra loro. A sostenere la variante con un limite massimo e un contributo di 40 franchi per carro

sono, tra gli altri, FFS, UTP, Ferrovia retica (RhB), Sindacato del personale dei trasporti (SEV), railCare e Coop, i Cantoni del Giura e di Ginevra nonché Schweizerische Rheinhäfen e SSV, con queste ultime due che sottolineano i vantaggi di tale variante per l'esercizio dei binari di raccordo.

Altri attori, tra cui i partiti politici UDC e PLR nonché le associazioni economiche economiesuisse, VAP, ASTAG, stradasvizzera, usam e auto-schweiz, chiedono invece una regolamentazione senza limite massimo, temendo un indebolimento degli incentivi a trasferire il trasporto di merci alla rotaia. Sono favorevoli a questa soluzione più flessibile anche grandi imprese di trasporto e commerciali come Posta CH e Migros nonché i Cantoni Ticino e Argovia. Zurigo e Vaud, dal canto loro, sostengono la rinuncia a un limite massimo, ma propongono di mantenere il contributo di 40 franchi per unità per non ridurre l'effetto di trasferimento. Anche secondo l'Unione delle città svizzere non si deve prevedere alcun limite o almeno innalzarlo sensibilmente.

È stato inoltre criticato il calcolo per carro ferroviario e proposto di applicarne uno per unità di carico o container in modo da riflettere correttamente le differenze di capacità e si è suggerito di prendere adeguatamente in considerazione anche le ferrovie a scartamento ridotto e gli impianti portuali.

3. Importo del contributo

L'importo di 40 franchi per unità ha dato luogo a differenti pareri. Si sono dichiarati favorevoli, in particolare, i Cantoni di Zurigo e del Giura, UTP, RhB, railCare e le associazioni economiche economiesuisse e VAP.

PLR e ASTAG, invece, chiedono di abbassarlo a 29 franchi per unità, in combinazione con una rinuncia al limite massimo, e stradasvizzera a 24 franchi per carro o container.

4. Presupposti per la concessione del contributo

L'articolo 16 stabilisce le condizioni per l'erogazione dei contributi: in base al progetto, per i binari di raccordo e gli impianti TC è vincolata a una convenzione secondo l'articolo 10 capoverso 6 LTM, mentre per gli impianti di carico e scarico avviene su richiesta. A questo proposito il Cantone di Basilea Città, l'Unione delle città svizzere, Schweizerische Rheinhäfen e SSV esigono che gli impianti con pubblico accesso alla rete siano equiparati a quelli di carico e scarico. ASTAG chiede di concedere generalmente contributi su richiesta in assenza di una convenzione. La Commissione della concorrenza (COMCO) vuole che il rapporto esplicativo chiarisca che anche per gli impianti TC con accesso non discriminatorio finanziati privatamente è possibile concludere una convenzione e ottenere contributi. È stato criticato il volume minimo di 720 carri all'anno previsto dal progetto per i binari di raccordo. economiesuisse, VAP e costruzioniesvizzera chiedono agevolazioni, quali periodi transitori per gli impianti nuovi o rimessi in servizio ed esoneri generali per i settori con volumi strutturalmente bassi ma stabili, e la presa in considerazione del trasporto di merci sotterraneo. fenaco Genossenschaft, swissmill, Migros, railCare e Coop nonché IG Detailhandel Schweiz auspicano esenzioni per i prodotti agricoli al fine di evitare ritrasferimenti alla strada e di salvaguardare le catene ferroviarie esistenti. Il Cantone di Friburgo suggerisce di ridurre il volume minimo per motivi di equilibrio regionale, mentre Vaud propone di cancellarlo del tutto. RhB, sostenuta dal Cantone dei Grigioni, auspica che si rinunci a limitazioni per le ferrovie a scartamento ridotto. FFS e UTP propongono precisazioni redazionali del capoverso 3. La Conferenza dei direttori cantonali dell'agricoltura (CDCA) sottolinea in particolare la specificità del TCCI nel trasporto interno: il limite inferiore di 720 carri all'anno eserciterebbe una pressione sulle imprese di prodotti agricoli e tenderebbe a promuovere il trasporto su strada. Poiché i punti di ricevimento e di carico dei prodotti agricoli si situano nelle vicinanze del luogo di produzione naturale, la ferrovia consente di risparmiare sui percorsi di trasporto e di ridurre i viaggi nonché la sollecitazione delle infrastrutture. La CDCA propone quindi che per l'erogazione del contributo di trasbordo e di carico per i binari di raccordo i prodotti agricoli siano esentati dal requisito del volume minimo di 720 carri ferroviari carichi ricevuti o inviati all'anno.

Sezione 3: Contributi d'investimento per innovazioni tecniche nel settore del trasporto di merci per ferrovia e per idrovia (art. 18–22 AP)

1. Enti e vettori di trasporto aventi diritto ai contributi

economiesuisse, costruzioneesvizzera e VAP propongono che nelle disposizioni esecutive dell'articolo 18 il trasporto di merci sotterraneo sia espressamente equiparato a quelli per ferrovia e con impianti a fune. Il Cantone di Ginevra rileva che nella prassi locale si possono presentare casi, per esempio i gestori di idrovie comunali, in cui il requisito di «impresa di navigazione» non è adempiuto, ma si dovrebbe comunque avere diritto ai contributi. Ritiene perciò che sia necessaria una formulazione precisa e inclusiva per garantire la certezza del diritto e la parità di trattamento.

2. Vincoli per la destinazione e criteri per le fattispecie di promovimento

Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA chiedono che i contributi d'investimento per innovazioni tecniche siano concessi solo se vi è un beneficio dimostrabile in termini di efficienza, salvaguardia di risorse o impatto climatico. Entrambe le organizzazioni propongono una precisazione dei contenuti volta a garantire che non si favoriscano con fondi pubblici tecnologie contrarie agli obiettivi climatici. Cercle Bruit Svizzera chiede di includere esplicitamente le innovazioni a bassa rumorosità e in generale a basse emissioni e di estendere di conseguenza la definizione degli obiettivi.

3. Delimitazione dei costi imputabili

FFS e UTP criticano il fatto che finora i costi di ricerca e sviluppo siano considerati non computabili e, sottolineando che l'attività di sviluppo dovrebbe essere l'oggetto principale del promovimento, chiedono di stralciare dal rapporto esplicativo i corrispondenti passaggi restrittivi.

4. Requisiti per la domanda e obblighi per il rapporto

Riguardo ai requisiti per la domanda di cui all'articolo 20, economiesuisse, costruzioneesvizzera e VAP propongono che l'obbligo di fornire una descrizione completa dell'innovazione sia esplicitamente esteso all'utilità per il trasporto di merci sotterraneo e per idrovia. Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA chiedono che le domande includano obbligatoriamente una documentazione relativa all'impatto sul bilancio climatico che consenta di analizzare in maniera trasparente l'effetto in termini di trasferimento ed eventuali consumi aggiuntivi.

Per l'esecuzione di cui all'articolo 22, economiesuisse, costruzioneesvizzera e VAP chiedono di precisare che i richiedenti devono presentare all'UFT un rapporto sull'attuazione, i risultati pratici e il beneficio concreto per il trasporto di merci per ferrovia, sotterraneo e per idrovia, affinché sia messo in evidenza il sincronismo dei vettori di trasporto alla luce dell'orientamento richiesto.

Sezione 4: Contributi d'investimento per l'accoppiamento automatico digitale (art. 23–29 AP)

1. Importanza strategica e obiettivi

Diversi partecipanti, tra cui il partito politico Il Centro, sottolineano l'importanza del DAC per un trasporto di merci per ferrovia economico, efficiente e capillare che contribuisca all'attuazione dell'Iniziativa delle Alpi. Il SEV critica la politica di ridimensionamento attualmente perseguita da FFS Cargo e chiede che il TCCI sia salvaguardato come offerta di sistema funzionale per garantire il rafforzamento a medio e lungo termine del trasporto di merci per ferrovia.

2. Approccio al promovimento e portatori di interesse

FFS e UTP sono favorevoli a un approccio modulare al promovimento ritenendo che nel contesto europeo prevarranno solo le funzioni che sono sia efficaci sia finanziabili. Un tale approccio consente a

loro avviso il promovimento mirato di sistemi tecnici già efficaci, aumenta la certezza degli investimenti e riduce i rischi associati a ritardi nell'introduzione del DAC a livello europeo, mentre un approccio globale potrebbe far sì che i mezzi di promovimento rimangano inutilizzati, mettendo così a rischio l'autonomia finanziaria del TCCI. Sono favorevoli a un approccio modulare anche ATA e Iniziativa delle Alpi / Pro Alps, sottolineando che singole funzionalità del DAC, come la prova automatica dei freni, dovrebbero essere promosse in modo indipendente non appena consentono aumenti di efficienza nel trasporto di merci per ferrovia. Secondo loro, il promovimento deve essere incentrato sull'utilizzo in Svizzera e i detentori esteri devono ricevere solo contributi proporzionali, a meno che non sia possibile dimostrare un utilizzo equivalente. Ritengono inoltre che anche i veicoli senza immatricolazione ufficiale, come i veicoli di manovra interni, se annunciati dal detentore debbano avere diritto ai contributi.

3. Funzionalità del DAC

economiesuisse e VAP chiedono che, nel definire il contenuto delle funzioni, per la specificazione e la portata si faccia riferimento alle funzioni di base definite in Europa. Secondo FFS e UTP l'articolo va semplicemente stralciato, ritenendo che una definizione nazionale delle funzioni sia soggetta a errori e potrebbe entrare in conflitto con le specifiche europee. Il VSLF chiede di includere il segnalamento digitale di coda per migliorare la sicurezza e l'efficienza durante le manovre. Secondo il SEV occorrono fasi transitorie di esercizio ibrido, con l'impiego parallelo di sistemi con e senza DAC, per gestire al meglio l'introduzione.

4. Importo dei contributi d'investimento

Il modo in cui sono stati definiti gli importi dei contributi è risultato controverso. Il Cantone di Zurigo, l'Unione delle città svizzere e la COMCO propugnano un sistema di contributi differenziati che incentivi un chilometraggio maggiore e una rotazione più veloce.

economiesuisse, VAP, FFS e UTP, invece, preferirebbero contributi forfettari fissi per carro o veicolo motore e che si stabilisca chiaramente che il contributo per accoppiamento è concesso una sola volta.

Il SEV chiede una partecipazione maggiore da parte dell'ente pubblico ai costi di conversione, ritenendo che la quota del 30 per cento sia troppo bassa per ottenere l'effetto desiderato.

Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA criticano il fatto che siano esclusi i veicoli più vecchi. Il Cantone dei Grigioni suggerisce a sua volta di includere i carri costruiti prima del 1995, argomentando che ne è ancora in servizio un numero significativo.

5. Domanda, assegnazione e coordinamento

L'ATA chiede che i contributi di terzi siano sistematicamente resi noti in modo da garantire la trasparenza.

Sottolinea inoltre, assieme a Iniziativa delle Alpi / Pro Alps, che ai fini dell'efficacia del promovimento non è determinante la sede del detentore dei veicoli ma il loro luogo di impiego. Propongono pertanto di stabilire all'articolo 24 che, per poter ricevere i contributi d'investimento, i detentori esteri devono dimostrare che i loro veicoli attraversano la Svizzera con una frequenza media pari a quella dei veicoli nazionali. Se questa prova non potesse essere fornita, a loro avviso si potrebbero prevedere importi differenziati all'articolo 26, mentre un doppio finanziamento può essere evitato integrando l'articolo 27. economiesuisse e VAP suggeriscono che l'organizzazione per l'equipaggiamento con il DAC sia sviluppata gradualmente e coordinata a livello sia nazionale sia internazionale, ritenendo che una stretta collaborazione con gli organi competenti dell'UE sia particolarmente importante, poiché il DAC è un progetto di migrazione di portata europea e deve essere garantita la compatibilità transfrontaliera.

UTP e FFS sottolineano che l'introduzione del DAC richiederà ai gestori dell'infrastruttura di adattare i propri veicoli e impianti e, quindi, il coordinamento non deve avvenire solo all'interno del settore del trasporto di merci ma anche a stretto contatto con i gestori dell'infrastruttura interessati. La COMCO

ammonisce che i compiti di gestione dell'implementazione devono essere limitati alle attività previste dalla legge al fine di evitare distorsioni della concorrenza. Il SEV rileva che alla luce dei risultati aziendali ottenuti finora il requisito dell'autonomia finanziaria non è realistico e fintanto che il TCCI genera benefici rilevanti per il sistema i deficit dovrebbero rimanere a carico della Confederazione.

Sezione 5: Contributi d'investimento per veicoli rispettosi del clima (art. 30–33 AP)

1. Vettori di trasporto aventi diritto ai contributi

economiesuisse, costruzioni svizzera e VAP chiedono l'inclusione esplicita del trasporto di merci sotterraneo. Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA raccomandano di non limitare il promovimento alla navigazione interna, ma di prendere in considerazione anche progetti concernenti il trasporto marittimo internazionale se gestiti sotto bandiera svizzera o con un significativo valore aggiunto per la Svizzera. A loro avviso inoltre il promovimento va applicato a battelli merci specifici impiegabili nei periodi di acqua bassa solo se presentano un bilancio climatico positivo, mentre per i tratti oltreconfine di corsi o specchi d'acqua si deve tenere sistematicamente conto dei sussidi erogati anche dai Paesi interessati. Secondo Schweizerische Rheinhäfen, SSV e SPEDLOGSWISS occorre chiarire i requisiti per i veicoli speciali di manovra nelle aree portuali, dal momento che l'articolo 31 include esplicitamente le imbarcazioni.

2. Calcolo dei contributi

Per il calcolo dei contributi di cui all'articolo 31 secondo l'Iniziativa delle Alpi / Pro Alps occorre definire procedure precise in merito alla logica dei costi supplementari e ai requisiti di efficacia nonché estendere la regolamentazione ai veicoli ferroviari dato che l'articolo 16 della legge riguarda anche questi vettori di trasporto. L'ATA concorda con questa richiesta e chiede di stabilire quando è data una riduzione significativa delle emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici. auto-schweiz chiede che per il contributo federale sia fissato un limite massimo del 50 per cento dei costi supplementari computabili, tenuto conto dei contributi di Cantoni e Comuni.

3. Requisiti per la domanda

In merito alle informazioni di cui secondo l'articolo 32 deve essere corredata la domanda, secondo economiesuisse, costruzioni svizzera, scienceindustries e VAP va messo in chiaro che la prevista comparazione dei costi con una propulsione convenzionale riguarda solo le imbarcazioni. Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA, dal canto loro, condividono il requisito sancito di escludere effetti di trasciamento, ritenendo che i progetti vadano sostenuti solo se senza l'aiuto federale non verrebbero realizzati. Chiedono inoltre che in caso di adattamenti per l'impiego in periodi di acqua bassa i Paesi limitrofi interessati siano sistematicamente inclusi nel cofinanziamento, soprattutto se i tratti critici si trovano in territorio tedesco o francese. Precisano che le imbarcazioni speciali impiegabili in periodi di acqua bassa devono poter ottenere i contributi solo se presentano un bilancio climatico positivo e se senza l'aiuto federale non potrebbero essere realizzate. Infine, a loro avviso la Svizzera dovrebbe erogare i propri contributi solo su base sussidiaria, dopo aver acquisito informazioni su eventuali aiuti dei Paesi limitrofi.

4. Garanzie accompagnatorie e restituzione

Iniziativa delle Alpi / Pro Alps e ATA, presumendo che i progetti finanziati contemporaneamente tramite l'obbligo di compensazione per i carburanti non riceveranno alcun contributo secondo l'articolo 16 della legge, suggeriscono di prevedere esplicitamente questo motivo di esclusione, come già avviene nella legislazione sul clima. auto-schweiz propone di stabilire una vita utile minima di dieci anni per i veicoli promossi, di sancire l'obbligo di una garanzia bancaria e di prevedere una restituzione proporzionale in caso di messa fuori servizio anticipata.

Sezione 6: Ulteriori disposizioni relative all'ordinazione, ai binari di raccordo e all'esercizio (art. 34–51 AP)

1. Ordinazioni e partecipazione federale

La partecipazione della Confederazione alle ordinazioni dei Cantoni prevista dall'articolo 35 dà luogo a differenti interpretazioni. Il Consiglio di Governo del Cantone di Berna sostiene il suo mantenimento a tempo indeterminato per le ferrovie a scartamento ridotto, mentre il Cantone di Ginevra fa notare il carattere generale della formulazione e chiede di adeguare il rapporto esplicativo per evitare malintesi. FFS e UTP propongono di stralciare i passaggi ambigui. Il Cantone dei Grigioni al fine di aumentare la certezza della pianificazione e del finanziamento chiede di fissare la quota federale analogamente a quanto avviene per il cofinanziamento nel traffico regionale viaggiatori.

2. Ruoli e finanziamento per i binari di raccordo

Ai fini dell'individuazione del raccordato di cui all'articolo 38, BLS e FFS sottolineano che come partner contrattuale del gestore dell'infrastruttura deve essere di base privilegiato il proprietario dell'impianto piuttosto che il gestore, mentre terzi possono essere considerati come raccordati se l'impianto è di fatto gestito da loro, nel qual caso si deve disciplinare in un contratto il rapporto con il proprietario. Per quanto riguarda l'obbligo di informare su modifiche e chiusure stabilito dall'articolo 39, le FFS affermano che non è sempre possibile farlo con preavviso di un anno, per esempio in caso di riparazioni legate alla sicurezza in seguito a diagnosi a ultrasuoni, e anche allora il contratto di raccordo deve poter essere adeguato.

In merito al finanziamento dei dispositivi di raccordo di cui all'articolo 40, BLS e FFS chiedono di vincolarlo in maniera coerente a volumi minimi e di stabilire che i dispositivi nuovi con volumi insufficienti devono essere finanziati dal raccordato. Le FFS vogliono inoltre che sia prevista una sua partecipazione proporzionale ai costi di rinnovo, qualora non si raggiungano detti volumi minimi, e che venga chiaramente definita la responsabilità dei costi di smantellamento retroattivo. Come giustificazione si adducono i notevoli investimenti richiesti nella pratica per i dispositivi di raccordo e il rischio di porre incentivi sbagliati se non si prevedono vincoli di volume.

3. Requisiti di sicurezza e di esercizio

La Gleisgenossenschaft Ristet-Bergermoos (GGRB) chiede che per la pianificazione e la costruzione di cui all'articolo 41 le disposizioni di sicurezza della legge federale sulle ferrovie siano applicate per analogia, tenendo conto delle esigenze specifiche dei binari di raccordo. La Südostbahn suggerisce di prevedere binari di raccordo interoperabili in modo che i veicoli autorizzati possano essere impiegati il più facilmente possibile. Inoltre, a suo avviso l'UFT deve poter rilasciare approvazioni per la piena applicazione delle disposizioni del gestore dell'infrastruttura.

Per la procedura di cui all'articolo 42 la GGRB propone che per i documenti da presentare si applichino per analogia i requisiti dell'ordinanza sulla procedura di approvazione dei piani per impianti ferroviari e che già a livello di ordinanza si consenta espressamente l'applicazione di requisiti semplificati, a condizione di salvaguardare i diritti delle parti e la possibilità di condurre un'adeguata verifica tecnico-operativa. Le FFS sottolineano che di massima sono responsabili solo degli effetti sulla propria rete.

FFS e UTP chiedono che dal dicembre 2025 i regolamenti operativi ai sensi dell'articolo 45 siano conformi ai requisiti europei per le tratte interoperabili. Il VSLF auspica prescrizioni d'esercizio standardizzate, integrabili in funzione delle specificità del luogo, al fine di aumentare la sicurezza e ridurre i costi di formazione e aggiornamento per le imprese di trasporto ferroviario.

Altri articoli

In merito agli articoli 34, 36, 37 e 46–51 nei pareri non sono state avanzate richieste specifiche di precisazione o proposte.

3 Allegato

3.1 Elenco dei partecipanti alla consultazione

Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH

Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Il Centro
PLR.I Liberali Radicali
I Verdi
Unione Democratica di Centro (UDC)
Partito socialista svizzero (PSS)

Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Unione delle città svizzere

Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse
Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Unione svizzera degli imprenditori (USI)

Organizzazioni

Iniziativa delle Alpi / Pro Alps
auto-schweiz
Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)
BLS
Centre Patronal
Cercle Bruit Svizzera
fenaco Genossenschaft
Sindacato del personale dei trasporti (SEV)
Handelskammer beider Basel (HKBB)
IG Detailhandel Schweiz
Posta CH SA Corporate Center
railCare AG e Coop Società Cooperativa
Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr)
Ferrovia retica (RhB)
FFS SA Comunicazione, Public Affairs e regolamentazione
Schweizerische Rheinhäfen
Schweizerische Südostbahn (SOB)
Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT)
Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico (SVI)
Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale (SSV)
Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG)
scienceindustries
SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
stradasvizzera Federazione stradale svizzera (FRS)
Unione dei trasporti pubblici (UTP)
Verband der verladenden Wirtschaft (VAP)
Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti (VSLF)
Associazione dell'industria svizzera del cemento (cemsuisse)
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione (AICA)
Associazione dei servizi cantonali della navigazione (vks)
Associazione Traffico e Ambiente (ATA)
Commissione della concorrenza (COMCO)

Altre

costruionesvizzera
Feldschlösschen Bibite SA
Gleisgenossenschaft Ristet-Bergermoos (GGRB)
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)
HAVI Logistics GmbH
Conferenza dei direttori cantonali dell'agricoltura (CDCA)
McDonald's
Migros
swissmill
swissterminal