

numero			Bellinzona
3756	sb	7	6 luglio 2011

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti
Divisione politica

3003 Berna

Consultazione sul progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)

Signora Consigliera federale,

la ringraziamo per averci sottoposto il progetto succitato, che costituisce il risultato dello sviluppo e dell'approfondimento del precedente programma "Ferrovia 2030", sul quale avevamo preso posizione il 1. giugno 2010.

Sosteniamo l'impostazione e i contenuti generali della presa di posizione della Conferenza dei Direttori cantonali dei trasporti pubblici del 16 giugno 2011.

Ci esprimiamo tuttavia qui di seguito, rinviando all'allegato questionario le risposte più puntuali, per evidenziare le nostre specifiche valutazioni riferite al contesto e alle sensibilità del Cantone Ticino.

1. Considerazioni generali

Questo Consiglio segue con molta attenzione l'evoluzione della mobilità in quanto essa è notoriamente un fattore fondamentale per lo sviluppo economico del Paese e incide in modo importante sull'assetto territoriale, sulle condizioni ambientali e sul paesaggio. La mobilità è dunque in definitiva un fattore centrale per la qualità di vita. Per il Ticino essa è inoltre una condizione essenziale di integrazione nel contesto politico nazionale.

Oggi ci rallegriamo molto per il rapido avanzamento della costruzione della galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, che potranno dare a medio termine un contributo importantissimo per rafforzare l'inserimento del nostro Cantone nella rete urbana nazionale e per soddisfare l'elevata domanda di mobilità.

Siamo tuttavia preoccupati per altri sviluppi in corso, che stanno deteriorando le condizioni-quadro per lo sviluppo socio-economico e la vivibilità del nostro Cantone. Si tratta in particolare dell'attuale disastrosa qualità dei collegamenti ferroviari internazionali con Milano, delle viepiù precarie condizioni di circolazione sulla strada nazionale N2 a sud di Lugano e delle ormai croniche criticità del collegamento del Locarnese all'autostrada. A queste ormai purtroppo evidenti realtà si aggiunga il timore per la prospettata lunga chiusura per manutenzione della galleria autostradale del San Gottardo, le incertezze riguardo al raggiungimento dell'obiettivo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia e come vedremo oltre le insufficienti risposte sulla completazione di Alp Transit date dalle proposte in consultazione.

Per questo Consiglio è dunque fondamentale avere riscontri concreti e ottenere impegni chiari per il prossimo futuro. Sappiamo che le decisioni di oggi potranno diventare progetti e poi realtà solo a medio-lungo termine. Pertanto rinvii e attese non fanno che esasperare la situazione.

Il progetto sottoposto in consultazione costituisce un indubbio miglioramento rispetto al precedente. Sia per quanto riguarda il finanziamento che l'estensione dell'offerta e delle infrastrutture la proposta è in generale più articolata e più esauriente. Essa va tuttavia ancora migliorata per poter beneficiare del nostro convinto sostegno e proporsi in modo equilibrato al giudizio popolare.

2. Gli obiettivi del Cantone Ticino

Per mantenere e ulteriormente accrescere la competitività del nostro territorio reputiamo fondamentale realizzare i seguenti obiettivi:

1. disporre durante l'intera settimana di **un collegamento di lunga percorrenza cadenzato alla mezz'ora durante l'intera giornata** verso Zurigo, rispettivamente Lucerna/Basilea e verso Milano;
2. offrire un **servizio regionale con cadenza ogni 15 minuti** sull'intera rete regionale (TILO);
3. garantire collegamenti interregionali (IR o RE) ogni mezz'ora tra Locarno e il Sottoceneri attraverso la galleria di base del Monte Ceneri;

4. garantire l'offerta di **un treno interregionale (IR)** ogni ora sulla esistente linea di montagna del San Gottardo;
5. disporre di sufficienti capacità per il trasferimento del **traffico merci** dalla strada alla rotaia come postulato dalla Legge sul trasferimento del traffico e per assorbire la prevista futura crescita.

La proposta in consultazione è in grado di soddisfare questi obiettivi solo parzialmente:

Ad 1.

Salutiamo con grande favore l'introduzione dell'orario cadenzato alla mezz'ora anche nei collegamenti tra il Ticino e in nord delle Alpi ma reputiamo che esso debba essere esteso fino a Milano.

Ad 2.

In base alle nostre valutazioni e studi ¹ la realizzazione dell'orario cadenzato ogni 15' sulla rete del servizio ferroviario regionale TILO non sarebbe più possibile. Addirittura, secondo i commenti dei tecnici delle FFS, dovrebbe essere smantellato il già esistente orario cadenzato ogni 15' nelle ore di punta sulla linea Locarno-Bellinzona.

Ad 3.

Questo collegamento interregionale molto importante sarà possibile grazie al raddoppio della linea tra Contone e Tenero.

Ad 4.

Il mantenimento di questo collegamento è irrinunciabile per servire la popolazione della regione e per sostenere il turismo. Ne prendiamo dunque atto con molto piacere.

Ad 5.

Abbiamo constatato come questo tema sia trattato con molto distacco e si rinunci di fatto a proporre, per l'orizzonte 2025/2030, misure sull'asse del San Gottardo che vadano oltre a quanto già previsto per il 2020 (6 tracce/ora per direzione). Ciò è tanto più sorprendente in quanto anche dal recente studio sulla redditività di Alp Transit elaborato per conto dell'Autorità federale ² risulterebbe che non vi sono capacità sufficienti per trasferire il traffico stradale sulla rotaia nella misura postulata dalla Legge sul trasferimento del traffico.

¹ Analisi funzionale e priorità realizzative per il completamento del progetto Alp Transit in Ticino, allegato alla presa di posizione del Consiglio di Stato del 1.6.2010.

² Cfr. Wirtschaftlichkeitsstudie NEAT 2010, Schlussbericht z.H. des BAV, Berna 2010.

3. Il finanziamento

Questo Consiglio condivide la valutazione sul crescente fabbisogno finanziario per conservare e sviluppare le reti infrastrutturali ³ e dunque riconosce la necessità di attribuire risorse supplementari anche al settore ferroviario.

Sosteniamo la conferma a tempo indeterminato dell'esistente Fondo per il finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie, che si è rivelata una scelta adeguata per affrontare con determinazione la modernizzazione dell'ormai secolare rete nazionale. Lo giustifica dunque il ruolo strategico di queste infrastrutture per la competitività e il benessere del Paese, la necessità di garantire un quadro di stabilità e sicurezza per la realizzazione di opere complesse, con elevati costi e con lunghi tempi attuativi. Anche l'opportuno inserimento nel fondo delle risorse per la manutenzione e la conservazione, finora escluse, depone a favore di questa impostazione.

Condividiamo la conferma delle attuali fonti di finanziamento (tassa sul traffico pesante, quota su dazi sui carburanti e quota sull'IVA) quali risorse da allocare al nuovo fondo.

Il nostro giudizio sulle nuove risorse da attribuire al fondo è per contro più articolato:

- a) condividiamo il trasferimento nel nuovo fondo delle risorse del bilancio federale attualmente destinate alla manutenzione e alla conservazione. Riteniamo tuttavia che esse debbano non solo essere adattate in funzione del rincaro ma anche in relazione all'incremento del capitale infrastrutturale;
- b) in linea di principio una maggiore partecipazione degli utenti appare giustificata in considerazione dell'attuale grado di copertura dei costi e del principio "chi utilizza paga". Reputiamo tuttavia che questo indirizzo debba essere ancora approfondito e concretizzato con prudenza, sulla base di un'adeguata ripartizione nel tempo e coordinandolo con l'evoluzione dei costi per l'uso della strada e del rincaro. Respingiamo fermamente l'ipotesi di due aumenti a breve termine (2013 e 2017);
- c) l'istituzione di un limite massimo per la deduzione dei costi di trasporto per il tragitto casa-lavoro nell'ambito del calcolo dell'imposta federale diretta appare pertinente, poiché induce il pendolare a tendenzialmente rivalutare le proprie scelte e moderare l'incremento della mobilità. Questa proposta non è tuttavia priva di inconvenienti, soprattutto per le regioni periferiche e meno

³ Ad analoghe conclusioni giunge lo studio elaborato per conto della Conferenza dei Direttori cantonali delle costruzioni, dell'ambiente e della pianificazione (BPUK), della Conferenza dei Direttori delle finanze (FDK) e della Conferenza dei Direttori dei trasporti pubblici (Köv) "Die Finanzierung von Schienen-und Strassenverkehrsinfrastrukturen auf Bundesebene", 2011.

urbanizzate. Queste ultime, tra le quali si annovera il Ticino, non dispongono di servizi pubblici ad elevate prestazioni al di fuori degli agglomerati e della rete ferroviaria regionale, per cui l'uso dell'autoveicolo risulta più vincolante o addirittura indispensabile. Occorre peraltro sostenere le aree periferiche per garantire una equilibrata organizzazione territoriale.

Questa proposta va dunque approfondita in rapporto all'importo massimo deducibile dalla dichiarazione d'imposta. Occorre peraltro anche verificare la compatibilità della proposta con il principio costituzionale della parità di trattamento e dell'imposizione secondo la capacità contributiva;

- d) respingiamo il principio di una partecipazione forfettaria e generalizzata dei Cantoni. Siamo per contro aperti ad esaminare forme di partecipazione mirate in funzione dei progetti concreti e dei loro vantaggi specifici per le regioni toccate.

In conclusione, alla luce di quanto sopra, proponiamo di rivalutare il contributo delle singole misure alla dotazione del fondo e di far capo anche ad ulteriori modalità di finanziamento, quali:

- a) il prolungamento del limite di tempo per il rimborso dei prestiti accumulati dal Fondo esistente senza più considerare i costi degli interessi oppure una rinuncia al loro rimborso;
- b) un incremento temporaneo dell'attuale quota sull'IVA (0,1%) destinata al Fondo esistente in funzione delle nuove opere da realizzare.

4. Il programma di ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura

Questo Consiglio accoglie favorevolmente i principi sui cui è impostata la strategia di sviluppo a lungo termine della rete ferroviaria nazionale (completazione del sistema dei nodi, aumento delle frequenze, incremento della velocità) e gli obiettivi proposti (allacciamento alle aree metropolitane europee, collegamento all'interno delle aree metropolitane svizzere, allacciamento delle città con le aree metropolitane, ampliamento del traffico regionale e di agglomerato, miglioramento delle connessioni con l'area alpina e i centri turistici, trasferimento del traffico pesante transalpino su rotaia e promozione del traffico merci interno e import-export).

Questa impostazione conferma e sviluppa ulteriormente quella adottata agli inizi degli anni '80 con l'introduzione generalizzata dell'orario cadenzato. Essa ben si confà all'organizzazione territoriale elvetica, caratterizzata da una struttura policentrica, e all'obiettivo generale di sostenere l'equilibrio tra le varie regioni.

Aderiamo pure alla proposta di concretizzare a tappe questa strategia, attraverso crediti-quadro quadriennali o quinquennali. Si tratta di un modo di procedere flessibile e in grado di adeguatamente recepire e/o reagire all'evoluzione della mobilità e delle condizioni-quadro generali dell'economia.

La proposta in oggetto postula l'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora sull'asse del San Gottardo. Viene così soddisfatto un obiettivo per noi essenziale. Riteniamo tuttavia che per questo orizzonte temporale (2025) si debba andare oltre ed estendere il servizio semiorario fino a Milano, la capitale economico-finanziaria d'Italia, che dista soli 50 km dal confine nazionale di Chiasso e 70 da Lugano.

Pure favorevolmente accogliamo il potenziamento dei collegamenti tra Locarno e Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri. Su questo tratto prevediamo, in base al modello di traffico, una crescita della mobilità più che proporzionale rispetto all'incremento generale.

Detto di questi punti indubbiamente positivi dobbiamo tuttavia ribadire il nostro disappunto per lo scarso riconoscimento attribuito nel programma realizzativo al ruolo e alla funzione dell'asse nord-sud. Di fatto, sulla base di valutazioni conservative sullo sviluppo del traffico merci e di ipotesi, a nostro modo di vedere, troppo ottimistiche sulla capacità della tratta Biasca/Castione-Arbedo-Bellinzona/Giubiasco, gli interventi volti a completare Alp Transit sono considerati solo in seconda priorità (dopo il 2040). Addirittura la problematica della nuova linea tra Lugano e Chiasso è relegata a una non meglio precisata fase successiva. Non possiamo dunque che esprimere la nostra delusione e il nostro disappunto e ribadire la nostra richiesta:

- a) di realizzare nell'ambito della fase di ampliamento 2025 la nuova linea Biasca-sud-Camorino (circonvallazione di Bellinzona) secondo il tracciato già approvato dal Consiglio federale nel 1999 e inserito nel Piano settoriale trasporti;
- b) di confermare a breve la scelta del tracciato definitivo della nuova linea tra Lugano e Chiasso, di inserirlo da subito nel programma d'ampliamento della rete e di realizzare nel più breve lasso di tempo la prima tappa Vezia-Melide (circonvallazione di Lugano).

A supporto di questa nostra richiesta richiamiamo:

- le valutazioni sulla effettiva capacità della tratta Castione-Arbedo-Bellinzona-Giubiasco già espresse nella nostra presa di posizione del 1. giugno 2010. Queste valutazioni, sinora mai smentite sulla base di una simulazione

dinamica ⁴, mostrano l'incompatibilità già al 2020 tra il volume del traffico merci previsto (6 treni/ora per direzione) e quello del traffico viaggiatori regionale già oggi offerto. A maggior ragione non esisterebbe più alcun margine di manovra per lo sviluppo ulteriore di questo traffico in forte aumento;

- le valutazioni sulla capacità necessaria per realizzare l'obiettivo del trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia nelle proporzioni postulate dalla Legge e per assorbire la crescita futura sembrano indicare una insufficiente disponibilità di infrastrutture.

Chiediamo che la proposta in oggetto sia dunque aggiornata e completata considerando anche alcuni aspetti finora trascurati:

- la rete ferroviaria svizzera al confine con l'Italia risente pesantemente delle diverse modalità di pianificazione e gestione del traffico da parte delle FS. Occorre pertanto poter disporre della necessaria flessibilità a livello d'esercizio per rispondere alle incertezze pianificatorie ed alle situazioni di perturbazioni che si palesano con elevata frequenza;
- l'incremento dell'utenza del traffico ferroviario regionale ha assunto in Ticino proporzioni eccezionali in seguito all'incremento della mobilità e ai miglioramenti delle prestazioni realizzati negli ultimi anni (+75% nel periodo 2004-2010). Le previsioni, stimate con l'ausilio del modello di traffico cantonale, mostrano un raddoppio della domanda entro il 2020; ciò vale anche per il traffico sulla lunga percorrenza. In queste condizioni, vista anche l'esperienza con l'apertura della galleria di base del Lötschberg, la realizzazione a medio termine dell'orario cadenzato ogni 15' nel traffico regionale, già oggi esistente nelle ore di punta, è per noi assolutamente necessaria. I crescenti e diffusi disagi sulla rete stradale (cantonale e nazionale) richiedono un'alternativa valida ed attrattiva su ferrovia e giustificano ancora maggiormente questo obiettivo. La disponibilità delle necessarie capacità deve dunque essere data;
- la realizzazione delle nuove infrastrutture necessita tempi molto lunghi. Basti a tal proposito riflettere sul percorso compiuto dal progetto delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri: dalla fase pianificatoria, alle decisioni politiche iniziali e alla messa in esercizio saranno trascorsi circa 25 anni. Le decisioni del 2013/14 diventeranno dunque realtà purtroppo solo nel 2040.

⁴ Questa simulazione, che le FFS in accordo con l'UFT si erano dichiarate pronte ad effettuare entro la metà del 2011, non ha ancora avuto luogo.

A conclusione di questa nostra presa di posizione desideriamo evidenziare due altri temi significativi:

- il raggiungimento dell'obiettivo del trasferimento del traffico pesante sulla rotaia è essenziale per evitare il degrado delle condizioni di viabilità e di sicurezza dell'autostrada e per garantire la tutela ambientale delle regioni attraversate. Sappiamo che questo è un obiettivo ambizioso e che parecchie incertezze sono diffuse. Occorre dunque un ulteriore sforzo per creare condizioni-quadro favorevoli. Una di queste è la possibilità di far circolare treni con carri che consentono il trasporto di semirimorchi e/o casse mobili fino a quattro metri di altezza, ciò che non sarà possibile sull'itinerario del San Gottardo senza interventi adeguati sul profilo delle linee di accesso. Contiamo, come preannunciato nel documento in consultazione, che il Consiglio federale sottoponga al Parlamento proposte concrete entro quest'anno con il Rapporto 2011 sul trasferimento del traffico;
- per sostenere la regione del San Gottardo i Cantoni Ticino, Uri, Grigioni e Vallese hanno avviato un progetto comune nell'ambito della politica regionale. In questo quadro il mantenimento della linea di montagna del San Gottardo risulta essenziale così come lo è il potenziamento dei collegamenti est-ovest tra Disentis e Briga. Le sinergie tra i collegamenti nord-sud ed est-ovest nei nodi di Andermatt e Göschenen svolgono una funzione determinante per promuovere l'accessibilità turistica, elemento-chiave dello sviluppo regionale. Appoggiamo quindi l'impegno per adattare le infrastrutture alle esigenze delle maggiori frequenze.

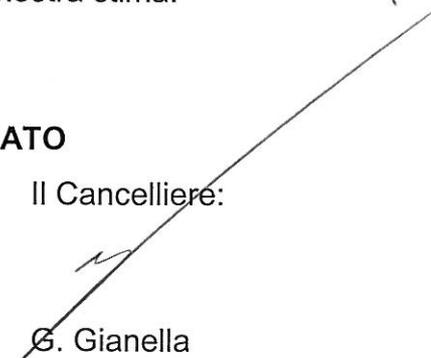
Gradisca, signora Consigliera federale, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente:


L. Sacchi

Il Cancelliere:


G. Gianella

Allegato:

questionario

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Divisione delle risorse
- Sezione della mobilità
- Sezione dello sviluppo territoriale

Questionario sul progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)

Elementi per la presa di posizione cantonale

A. Aspetti generali

1. Impostazione del progetto

a) *Approvate gli obiettivi generali del progetto?*

Sosteniamo i principi e gli obiettivi generali della proposta, che tuttavia deve maggiormente riconoscere l'importanza dell'asse nord-sud ribadendo l'obiettivo finale di disporre di una linea nuova completa da confine a confine.

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

Concordiamo sul principio. Riteniamo tuttavia che debba essere fatto uno sforzo supplementare per presentare una proposta efficace per l'intero Paese ed equilibrata per le sue regioni.

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

Si approva la creazione di un fondo specifico per l'infrastruttura ferroviaria.

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

Si approva il principio di una realizzazione a tappe, con "pacchetti" di opere decise sulla base di crediti-quadro quadriennali o quinquennali.

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

Si condivide la necessità di reperire nuove fonti di finanziamento per mantenere un'infrastruttura strategica di alta qualità e per ampliarla in funzione dei futuri bisogni.

B. Finanziamento

2. Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer)

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

L'impostazione è condivisa in quanto più completa poiché considera tutte le esigenze.

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

L'impostazione è condivisa poiché la rete delle infrastrutture di trasporto costituisce un elemento strategico di lungo termine a supporto dello sviluppo socio-economico. Reputiamo indispensabile una valutazione e un aggiornamento, a scadenza quadriennale o quinquennale, sull'evoluzione dei bisogni e sulle priorità.

3. Alimentazione del Fondo FInFer

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

Approviamo la conferma delle attuali entrate vincolate alla modernizzazione della rete ferroviaria.

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

Si approva l'alimentazione del fondo tramite le risorse generali della Confederazione che devono tuttavia essere adeguate all'evoluzione del rincaro e all'incremento del "capitale infrastrutturale" da mantenere.

c) *Approvate le nuove fonti di alimentazione proposte (aumento dei prezzi delle tracce orarie, importo forfettario per la detrazione dei costi di trasporto a livello di imposta federale diretta, contributo dei Cantoni)?*

Non si aderisce in toto alle proposte sulle nuove fonti di finanziamento, e più precisamente:

- adesione all'aumento del prezzo delle tracce orarie (tariffe) purché moderata e dilazionata nel tempo e coordinata con l'evoluzione dei prezzi nel settore stradale (per evitare indesiderati travasi di traffico sulla strada);
- disponibilità a sostenere la fissazione di un importo forfettario massimo per la detrazione dei costi di trasporto dell'imposta federale diretta quale misura per contenere la continua crescita dei flussi pendolari purché sia considerata la situazione particolare delle regioni periferiche e sia garantito il principio costituzionale della parità di trattamento e dell'imposizione in base alla capacità contributiva.
- opposizione a una generica e forfettaria partecipazione dei Cantoni, che può invece entrare in linea di conto in funzione dei progetti concreti e delle interessenze reali (traffico regionale).

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

- Proponiamo la rinuncia al rimborso degli anticipi della Confederazione sinora accumulati dal fondo esistente oppure un'estensione nel tempo dei termini per il rimborso di detti anticipi e la rinuncia al computo degli interessi.
- E' pensabile un incremento temporaneo dell'IVA (ad es. dallo 0,1 al 0,2%) in funzione del fabbisogno per le nuove opere.

4. Effetti sui Cantoni

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

Riteniamo indispensabile sviluppare un sistema integrato di trasporto in cui siano considerate le esigenze del traffico delle merci e dei viaggiatori (traffico sulle lunghe percorrenze e traffico regionale).

Non crediamo che ne risulti uno sgravio specifico per i Cantoni, ma piuttosto realizzate sinergie a vantaggio sia della Confederazione che dei Cantoni.

- b) *Per i Cantoni è previsto il versamento nel Fondo FInFer di un contributo annuo di circa 300 milioni di franchi. Condividete questa impostazione?*
- c) *In caso di risposta negativa: ritenete che i Cantoni dovrebbero versare un contributo più alto o più basso? O non versare alcun contributo?*
- d) *Il contributo dei Cantoni sarà definito in base a una determinata chiave di ripartizione. Approvate questa proposta?*
- e) *Secondo voi, con quale chiave di ripartizione si potrà tener conto in modo ottimale dei benefici per i vari Cantoni?*

Cfr. risposta punto 3. c)

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

Va lasciata libertà ai Cantoni di operare in modo autonomo. Riteniamo problematica questa ipotesi per i Cantoni periferici e le regioni di montagna. Nella pratica l'armonizzazione fiscale verrebbe molto verosimilmente indebolita.

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

Auspichiamo che il Consiglio federale consideri in questo progetto o presenti in una fase successiva una proposta per un finanziamento delle reti private da parte della Confederazione.

5. Pre- e cofinanziamento da parte dei Cantoni

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

Il principio è condiviso, purché i vantaggi per i Cantoni siano chiari e conformi allo spirito della nuova perequazione e ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni. Ciò non deve indurre a modificare le priorità attuative della Confederazione.

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

Il principio è condiviso ma non deve portare a un doppio contributo dei Cantoni, uno generale (come postula la proposta ora in consultazione) e uno specifico in funzione dei vantaggi particolari.

- c) *Approvate le condizioni esposte nel progetto?*

Cfr. risposta a) e b).

C. Ampliamento dell'offerta e dell'infrastruttura ferroviaria

6. Prospettiva a lungo termine

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

Condividiamo l'impostazione ma riteniamo le misure proposte assolutamente insufficienti.

In particolare la circonvallazione di Bellinzona deve essere inserita nella prima tappa di ampliamento (2025).

Chiediamo inoltre che a breve sia definitivamente stabilito il tracciato della nuova linea Lugano-Chiasso, che quest'ultima venga inserita nel programma di ampliamento della rete e che nel più breve lasso di tempo ne sia realizzata la prima tappa Vezia-Melide (circonvallazione di Lugano).

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

Condividiamo questa impostazione, coerente con l'assetto territoriale policentrico del nostro Paese.

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

Condividiamo questa impostazione.

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

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

Ne condividiamo i principi e gli obiettivi.

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

Reputiamo indispensabile realizzare la cadenza semioraria anche nei collegamenti tra il Ticino e il resto della Svizzera così come la loro estensione fino a Milano.

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

Condividiamo questa impostazione.

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

In linea di principio l'ampliamento delle capacità deve essere perseguito attraverso soluzioni in grado di aumentare anche la velocità.

Considerate l'organizzazione territoriale del nostro Paese con strutture insediative policentriche – e quindi città medio-piccole a relativamente brevi distanze – e le difficoltà d'inserimento nel territorio di nuove infrastrutture reputiamo tuttavia prioritario il criterio della capacità e delle frequenze.

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

Condividiamo l'obiettivo.

Rimane tuttavia aperta la problematica del trasferimento del traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia. L'obiettivo di limitare a 650'000 il numero dei veicoli pesanti risulta già oggi ben difficilmente raggiungibile nei tempi postulati dalla Legge (2019). E' dunque necessario prevedere nuove misure fiancheggiatrici e disporre in tempo utile di capacità sufficienti sulle linee di accesso, ciò che oggi non è ancora per nulla garantito.

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

La condividiamo.

Particolare importanza assumono le misure sull'asse alpino est-ovest da Zermatt a Disentis e Tirano. Questo asse si connette alla direttrice nord-sud a Göschenen risp. ad Andermatt nel cuore della regione del San Gottardo.

Queste misure contribuiscono così al sostegno dell'economia regionale notoriamente in grave difficoltà, e si integrano nel progetto di rilancio della politica regionale in atto coordinato su scala interregionale e intercantonale (TI, URI, VS, GR).

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

Questa impostazione è opportuna poiché consente di gestire con l'indispensabile flessibilità i bisogni e gli impegni futuri e di reagire più tempestivamente ai mutamenti.

8. Ampliamento previsto fino al 2025

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

Condividiamo la necessità di eliminare le strettoie di capacità.

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

Reputiamo indispensabile inserire in questa tappa la nuova linea Biasca sud-Camorino (circonvallazione di Bellinzona) in quanto questa tratta risulta essere una strettoia per l'intero asse.

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

Cfr. b).

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

Il credito proposto (3,5 mia. fr.) deve essere adattato per comprendere anche la circonvallazione di Bellinzona.

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

Cfr. risposta 3 d).

9. Approvate gli adeguamenti della legge SIF?

Approviamo gli adeguamenti normativi tenuto conto degli adattamenti necessari derivanti dalle nostre risposte ai quesiti precedenti.