

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti UFT
Divisione Finanziamento
3003 Berna

Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale - Presa di posizione

Gentili signore,
egregi signori,

vi ringraziamo per essere stati invitati ad esprimerci in merito a questo importante tema.

La revisione totale della legge sul trasporto merci, che interessa il traffico interno e quello import-export, dovrebbe promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e inoltre dovrebbe porre le basi per uno sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'approvvigionamento merci dell'intero territorio nazionale. Ca. il 30% del traffico transalpino su strada e ferrovia (espresso in tonnellate) riguarda questo settore di mercato. Ciò dovrebbe in definitiva contribuire a contenere il traffico pesante sulla rete stradale sempre più intensamente frequentata dal traffico delle persone e quindi garantirgli capacità e sicurezza

In questo senso valutiamo favorevolmente la revisione totale della legge che ci avete sottoposto.

Condividiamo completamente la presa di posizione della Conferenza dei Direttori cantonali dei trasporti (CTP) del 9 luglio 2013, che bene ha riassunto anche le nostre aspettative e le nostre richieste puntuali.

Desideriamo tuttavia evidenziare una problematica che per il nostro Cantone si presenta sotto aspetti particolarmente delicati. Considerata la rete ferroviaria ticinese, che coincide di fatto per la massima parte con l'asse internazionale del San Gottardo, la ripartizione delle capacità tra i diversi tipi di traffico assume una rilevanza straordinaria.

L'elaborazione e la gestione dei nuovi strumenti per la pianificazione dell'uso delle tracce, ossia il "Concetto di utilizzazione della rete" ed i "Piani di utilizzazione della rete" in presenza di un elevato traffico merci in transito e di importanti collegamenti internazionali, nazionali e regionali del traffico viaggiatori assumono una rilevanza centrale. Si tratta di strumenti sicuramente utili e opportuni per la pianificazione delle tracce per le differenti categorie di treni. Essi devono però servire in primo luogo ad individuare le criticità della rete e permettere di predisporre per tempo infrastrutture ferroviarie con capacità adeguate per far fronte ai bisogni. Non potremmo invece accettare che questi strumenti diventino semplici elementi per gestire l'insufficiente capacità e si riducano ad una mera programmazione dell'orario. In particolare assume per noi una rilevanza centrale l'offerta di collegamenti viaggiatori di lunga percorrenza ogni 30', come è attualmente previsto all'orizzonte 2020 e l'offerta di collegamenti di regola ogni 15'/30' nel traffico regionale, che non può essere discriminato a favore del traffico merci.

Vogliate gradire i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Allegato: risposta al questionario

Copia:

- Deputazione ticinese alle Camere federali
- Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici, KöV/CTP, Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3000 Berna 7
- Dipartimento del territorio, Residenza
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Residenza
- Sezione della mobilità, Residenza
- Signor Jörg De Bernardi, Studio del Cancelliere, Residenza

Questionario relativo al progetto posto in consultazione «Revisione totale della legge sul trasporto di merci; strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale»

Obiettivi

1. *Siete d'accordo con i principi e gli obiettivi della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?*

Condividiamo la strategia globale; nessun pregiudizio deve essere creato allo sviluppo del traffico regionale.

Misure

2. *Siete d'accordo con gli strumenti proposti al fine di incentivare il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?*

Sì.

3. *Ritenete che il concetto di utilizzazione della rete e i piani di utilizzazione della rete siano strumenti idonei a garantire le capacità necessarie per il traffico merci ferroviario?*

Valutiamo di principio favorevolmente l'introduzione di questi nuovi strumenti che devono tuttavia essere elaborati considerando le esigenze imprescindibili del traffico dei viaggiatori.

Questi ultimi strumenti devono inoltre essere intesi e gestiti soprattutto in funzione dell'individuazione dei punti critici della rete infrastrutturale e quindi proporre gli adattamenti del caso.

4. *Ritenete che il processo di pianificazione istituzionalizzato sia necessario ed efficace al fine di elaborare una concezione per lo sviluppo degli impianti importanti per il traffico merci e per la sua concertazione con lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria?*

Valutiamo favorevolmente l'elaborazione di questa concezione. E' per noi determinante che nell'elaborazione della stessa siano direttamente coinvolti i Cantoni e si tenga conto anche dei concetti di offerta del traffico viaggiatori.

5. *Le misure d'incentivazione finanziaria proposte (contributi d'investimento per impianti di trasbordo del traffico combinato e per binari di raccordo privati, restituzione della TTPCP per il percorso iniziale e finale del traffico combinato, sostegno della Confederazione alle ordinazioni da parte dei Cantoni, finanziamento iniziale, periodo transitorio per i contributi d'esercizio esistenti) permettono di raggiungere gli obiettivi del progetto?*

In generale le misure proposte sono mirate e ben ponderate. Non riteniamo tuttavia che, per quanto riguarda l'ordinazione di prestazioni, i Cantoni interessati debbano essere necessariamente coinvolti nel finanziamento.

6. *Siete d'accordo con l'abolizione dell'obbligo per le FFS di gestire il traffico merci come compito principale?*

Questa modifica è a nostro avviso molto problematica perché, a rigore, potrebbe anche "esonerare" le FFS di continuare a svolgere un'attività importante dal profilo economico e della politica dei trasporti in generale.

7. *Ritenete che esistano altri strumenti e misure in grado di migliorare concretamente l'attrattività e l'efficienza del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale?*

–

Altre domande

Conseguenze

8. *Condividete le ripercussioni della strategia globale volta a incentivare il traffico merci ferro-viario sull'intero territorio nazionale, che sono descritte nel rapporto esplicativo?*

Sì.

9. *Ritenete che, oltre alle ripercussioni descritte nel rapporto esplicativo (per Confederazione, Cantoni, Comuni, economia ecc.), ve ne siano altre di un certo rilievo?*

Ribadiamo che gli interessi e le necessità del traffico viaggiatori (a lunga percorrenza e regionale) debbano essere salvaguardati rispettivamente considerati nella pianificazione dell'esercizio, dell'uso della capacità esistente e delle opere per ampliarla.

Adeguamenti legislativi

10. Appoggiate gli adeguamenti legislativi proposti?

Sosteniamo gli adattamenti normativi preposti purché vengano accolte le richieste puntuali formulate dalla Conferenza cantonale dei direttori dei trasporti, che toccano in particolare il coinvolgimento dei Cantoni nell'elaborazione della "Concezione sullo sviluppo del traffico merci " (art. 3), la presa in considerazione del traffico viaggiatori (art. 9b Lferr), l'applicazione del diritto federale per autorizzazione a costruire di importanti impianti per il trattamento delle merci (art. 10) e la partecipazione dei Cantoni al finanziamento (art. 2 e 7).

Altre osservazioni

11. Avete altre osservazioni sul progetto posto in consultazione?

–