

Numero  
**606**

cl

0

Bellinzona  
**8 febbraio 2023**

Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
Casella postale 2170  
6501 Bellinzona  
telefono +41 91 814 41 11  
fax +41 91 814 44 35  
e-mail [can@ti.ch](mailto:can@ti.ch)  
web [www.ti.ch](http://www.ti.ch)

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni DATEC  
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):  
[finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)*

### **Progetto di perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera: presa di posizione**

Signor Consigliere federale,  
gentili signore e signori,

il 2 novembre 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del rapporto esplicativo e in allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Prima di esprimerci sugli orientamenti e le varianti di fondo per lo sviluppo del traffico merci desideriamo porre l'accento sul fatto che quale strumento pianificatorio il Consiglio federale dovrebbe elaborare una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale Piano settoriale dei trasporti, indicandovi le infrastrutture d'importanza nazionale, piuttosto che una concezione (cfr. art. 3 della Legge federale sul trasporto di merci).

In questo modo si disporrebbe di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale, consolidate pianificatoriamente tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica. Esse sarebbero poi riprese nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali, necessarie per contro nel caso di concezione del trasporto di merci. Ne guadagneremmo in tempistica e uniformazione delle indicazioni pianificatorie vincolanti.

Ritornando ora sulle varianti poste in consultazione, premettiamo che il nostro Cantone è caratterizzato da una limitata superficie d'insediamento e da un'elevata quota di transito merci, sia su strada che su ferrovia. Ciò nonostante, il trasporto merci su rotaia svolge un ruolo importante nell'approvvigionamento dell'economia e, in quanto elemento portante del trasporto complessivo, contribuisce in modo significativo alla gestione del volume totale del trasporto delle merci.

Per garantire un sistema economico funzionante è importante rafforzare il trasporto merci nel suo complesso e, laddove sensato, combinare le varie modalità di trasporto, sfruttando i loro punti di forza, anche dal punto di vista della politica climatica ed energetica. Questo vale anche per la navigazione sul Reno che svolge un ruolo fondamentale per l'approvvigionamento del Paese. Ciò presuppone condizioni di produzione efficienti e buone condizioni quadro per ogni modalità di trasporto.

Attraverso la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) attualmente il trasporto merci su strada copre solo una parte dei suoi costi esterni sull'ambiente e la società. I furgoni con peso inferiore a 3,5 ton, tuttavia, non sono sottoposti alla TTPCP mentre il loro impiego nella consegna merci negli ultimi 20 anni è cresciuto del 60%. Considerato che il trasporto merci su strada non copre completamente i suoi costi esterni, questo Consiglio ritiene che occorre avviare un'ampia riflessione e trattativa affinché gli Accordi internazionali non rappresentino più un vincolo per il raggiungimento della verità dei costi nel trasporto merci su strada. Ciò eviterebbe di dover ridurre i costi della ferrovia per incentivare il trasferimento. Nel frattempo, riteniamo giustificato il mantenimento di incentivi finanziari per il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

A nostro parere le misure proposte nella variante 1 rispondono adeguatamente alla necessità di intervento e agli obiettivi formulati. La variante 2, che in ultima analisi porterebbe all'interruzione del trasporto in carri completi isolati, non è per contro opportuna e avrebbe conseguenze negative per l'economia e il sistema di trasporto stradale, anche nel caso in cui nei prossimi anni diventasse completamente a propulsione priva di carburanti fossili.

Infine, la proposta è fortemente orientata verso misure promozionali e sistemi di incentivazione. Lo scrivente Consiglio auspica che il disegno di legge esamini anche approcci innovativi a livello organizzativo, come la promozione della cooperazione tra gli attori del mercato.

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente  
  
Claudio Zali

Il Cancelliere  
  
Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



N. registrazione/dossier: BAV-330.0-8/1/1/3  
Pratica:

## **Questionario sul progetto posto in consultazione in merito al perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera**

### **Obiettivi**

1. Condividete l'opinione del Consiglio federale secondo cui è necessario perfezionare le condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera?

Sì, ma considerato che il trasporto merci su strada non copre completamente i suoi costi esterni, riteniamo che occorre avviare un'ampia riflessione e trattativa per arrivare a fare in modo che gli Accordi internazionali non rappresentino più un vincolo per il raggiungimento della verità dei costi nel trasporto merci su strada. Ciò eviterebbe di dover ridurre i costi della ferrovia per incentivare il trasferimento. Siamo coscienti che questo è un processo lungo e occorre dunque trovare delle soluzioni per perfezionare le condizioni quadro sul breve termine.

Dal profilo formale siamo dell'opinione che l'art. 3 della Legge sul trasporto merci debba prevedere a livello pianificatorio che il Consiglio federale, piuttosto che una concezione del trasporto merci, elabori una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale piano settoriale dei trasporti, indicandovi le infrastrutture d'importanza nazionale. In questo modo si disporrebbe di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale, consolidate pianificatoriamente tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica, che sarebbero poi riprese nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali, necessarie per contro nel caso di concezione del trasporto di merci.

2. Se sì, quale delle varianti proposte ritenete più adeguata per raggiungere gli obiettivi formulati?

- a. Variante 1: potenziamento del trasporto di merci mediante un ammodernamento tecnico e organizzativo del traffico merci ferroviario e della navigazione sul Reno in Svizzera

Le misure proposte nella variante 1 rispondono adeguatamente alla necessità di intervento e agli obiettivi formulati. La variante 2, che in ultima analisi porterebbe all'interruzione del trasporto in carri completi isolati, non è ritenuta opportuna e avrebbe conseguenze negative per l'economia e il sistema di trasporto stradale, anche nel caso in cui esso fosse nei prossimi anni completamente a propulsione priva di carburanti fossili.

- b. Variante 2: ottimizzazione in singoli punti del quadro giuridico esistente per il traffico merci

### **Misure generali**

3. In linea di principio, sostenete l'ammodernamento e l'automazione della produzione nel traffico merci ferroviario mediante la transizione all'accoppiamento automatico digitale?

Sì, il previsto aumento della produttività è un prerequisito per l'ulteriore sviluppo del trasporto merci su rotaia. Inoltre, in caso di abbandono del progetto ci sarebbe il rischio che la Svizzera non sia più compatibile, soprattutto nel traffico import-export, qualora l'accoppiamento automatico digitalizzato (DAC) dovesse essere introdotto nel resto d'Europa.



4. Siete d'accordo che

- a. la Confederazione partecipi al finanziamento dell'accoppiamento automatico digitale?

Sì.

- b. la Confederazione assicuri solo un cofinanziamento tenendo conto in maniera equilibrata dei benefici macroeconomici e microeconomici?

Sì, poiché le aziende del settore beneficiano degli aumenti di produttività che ne derivano.

- c. la quota descritta della Confederazione sia conforme ai benefici macroeconomici del progetto di automazione?

Anche se non ci è possibile valutare in quale misura il cofinanziamento della Confederazione contribuisca al beneficio macroeconomico, è indubbio che il progetto di automazione vi concorra.

- d. la Confederazione stabilisca le aliquote dei contributi in maniera differenziata secondo i criteri menzionati?

Per quanto possiamo giudicare i criteri sembrano plausibili.

5. Approvate il potenziamento della navigazione sul Reno nell'ambito di catene di trasporto multimodali?

Per un approvvigionamento nazionale sicuro tramite vie di trasporto ridondanti riteniamo sensato rafforzare la navigazione sul Reno.

- a. A questo scopo giudicate adeguato lo strumento della convenzione sulle prestazioni da concludere con il gestore dell'infrastruttura portuale con la corrispondente possibilità di un sostegno finanziario?

Sì, la convenzione sulle prestazioni rappresenta uno strumento che si è affermato anche in altri settori. Va tuttavia evitato che i fondi necessari vengano prelevati dal fondo per le infrastrutture ferroviarie (FIF).

6. Sostenete gli incentivi finanziari a favore di propulsioni climaticamente neutrali o di battelli impiegabili in acque basse?

Sì, poiché altrimenti si correrebbe il rischio di avanzare troppo lentamente verso propulsioni climaticamente neutrali nel settore navale. Sosteniamo anche gli incentivi per navi impiegabili in acque basse a garanzia dell'approvvigionamento del Paese.

**Misure differenziate per variante**

7. Ai fini di un maggiore utilizzo delle offerte nel traffico merci ferroviario, approvate il promovimento di catene di trasporto multimodali mediante:

- a. l'incentivazione di piattaforme di trasbordo multimodali?

Sì, perché non avrebbe senso promuovere le catene di trasporto multimodali senza promuovere le piattaforme di trasbordo come interfaccia tra le diverse modalità di trasporto.

- b. un finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico?

Vale quanto indicato al punto precedente.

- c. incentivi finanziari a favore del massimo volume di trasporto possibile su ferrovia o nell'ambito di offerte multimodali?

- I. A questo scopo giudicate adeguato il contributo di trasbordo e di carico proposto?

Sì, perché gli incentivi, oltre alla promozione di piattaforme di trasbordo multimodali, favoriscono il passaggio al trasporto merci su rotaia.

- II. Il rimborso della TTPCP nel traffico combinato deve essere mantenuto o integrato nel suddetto contributo?

Non disponiamo delle informazioni necessarie per valutare se questo strumento sia appropriato.

- d. un'applicazione più trasparente e flessibile di disposizioni del diritto ferroviario agli impianti privati per il traffico merci?

Sì.

8. Sostenete gli incentivi finanziari a favore dell'impiego di sistemi di propulsione climaticamente neutrali nel traffico merci ferroviario?

Sì.

### Misure concernenti la variante 1

9. Approvate lo sviluppo e il promovimento finanziario del TCCI come offerta di rete nel traffico merci ferroviario?

Sì.

- a. A questo scopo giudicate adeguato lo strumento proposto della convenzione sulle prestazioni da concludere con gli operatori del TCCI?

Sì, riteniamo che la convenzione sulle prestazioni sia uno strumento appropriato.

- b. Ritenete che l'indennità d'esercizio e il contributo d'investimento per importanti ammodernamenti siano mezzi adeguati per il suddetto sviluppo?

Sì.

- c. A vostro avviso vi sono mezzi più adeguati (ad es. messa a concorso dell'offerta TCCI)?

A nostro avviso il disegno di legge deve anche esaminare approcci innovativi a livello organizzativo, come la promozione della cooperazione tra gli attori del mercato.

10. Ritenete che la pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione debba tenere maggiormente conto del trasporto di merci?

Come indicato al punto 1, siamo dell'opinione che pianificatoriamente l'elaborazione di una nuova componente dedicata alle merci dell'attuale piano settoriale dei trasporti, meglio che una concezione del trasporto merci, permetterebbe di disporre di un chiaro quadro d'insieme delle infrastrutture importanti a livello nazionale. Così facendo esse sarebbero consolidate a livello pianificatorio tramite la procedura prevista dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio, con il coinvolgimento dei Cantoni e la partecipazione ed informazione pubblica, e riprese poi nei Piani direttori cantonali senza ulteriori procedure cantonali.

**Modifiche di legge**

11. Sostenete le modifiche di legge proposte?

Sì, tenendo conto di quanto indicato nei punti precedenti.

**Altre osservazioni**

12. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

No.

Segnaliamo tuttavia che una presentazione sinottica degli emendamenti legislativi avrebbe facilitato la lettura e la comprensione del disegno di legge.