

FFS SA · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dei trasporti UFT  
3003 Berna

Per e-mail a: [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)

Bern, 24 febbraio 2023

### **Presa di posizione delle FFS e di FFS Cargo sul perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera nell'ambito della procedura di consultazione**

Gentili signore e signori,  
vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di prendere posizione in questo campo nell'ambito della procedura di consultazione. Le seguenti considerazioni rispecchiano il punto di vista della FFS SA e di FFS Cargo SA e si rivolgono sia all'Ufficio federale dei trasporti responsabile, sia al proprietario della FFS SA.

**Anche noi, come il Consiglio federale e il settore, vediamo prospettive di crescita positive per il traffico merci interno su rotaia.** Molte imprese ambiscono a trasferire i trasporti dalla strada alla ferrovia con progetti concreti, ad esempio nell'ambito della logistica urbana, delle soluzioni per i clienti con treni completi o dell'approvvigionamento e smaltimento nell'edilizia e del riciclaggio. Allo stesso tempo cresce la domanda di catene di trasporto che garantiscano una maggiore sicurezza dell'approvvigionamento, di una logistica da cui derivi una riduzione comprovabile delle emissioni di CO<sub>2</sub> o di impianti di trasbordo efficienti per il trasporto multimodale delle merci.

**In tale contesto, supportiamo nuovamente la nostra ambizione e volontà di garantire anche in futuro un'offerta affidabile e competitiva per il traffico merci su rotaia in Svizzera, ponendo maggiore attenzione alle esigenze dei clienti che operano nel settore dei trasporti.** La rete ferroviaria esistente va sfruttata in modo ottimale per il trasporto delle merci. A tal fine abbiamo già elaborato la strategia «Suisse Cargo Logistics», che attueremo gradualmente entro il 2050. In quest'ambito lavoriamo a una strategia specifica per il traffico a carri isolati (TCCI) finalizzata ad accelerare l'avvio della trasformazione nella variante decisa a livello politico.

#### **FFS SA**

Public Affairs e regolamentazione  
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera  
[meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch) / [www.ffi.ch](http://www.ffi.ch)

**Come spiegato nel progetto di consultazione, il TCCI gestito da FFS Cargo è oggi la colonna portante del trasporto merci all'interno della Confederazione**, in particolare per i clienti del commercio al dettaglio, le piccole partite, l'approvvigionamento e lo smaltimento e anche per l'esercito. FFS Cargo è quindi fondamentale per il successo della relativa logistica integrata, non da ultimo per il trasporto notturno delle merci. Allo stesso tempo è un dato di fatto che il TCCI – alle condizioni quadro attuali – non può essere gestito in modo da coprire i costi a causa degli onerosi costi di sistema e dell'elevato rischio di effettivo utilizzo, nonché dei prezzi da raggiungere sul mercato (fissati dal traffico su strada). In questo campo le FFS hanno subito forti perdite per anni, ma non hanno intenzione né sono in grado di continuare in questo modo.

**Per questo motivo accogliamo con favore il nuovo corso della politica in merito al perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci svizzero.** Supportiamo gli obiettivi relativi a sicurezza dell'approvvigionamento della Svizzera, affidabilità e solidità delle infrastrutture necessarie, protezione del clima, efficienza energetica e pianificazione del territorio proposti nel progetto di consultazione.

**In fase di finalizzazione del progetto vi invitiamo a considerare adeguatamente i seguenti aspetti:**

1. **Nel traffico merci interno è necessaria una spinta decisa all'ammodernamento al fine di migliorare efficienza, produttività, competitività sul mercato e sicurezza del personale.** Come spiegato nel rapporto sulla consultazione, a questo riguardo al momento c'è bisogno di recuperare e servono decisioni a livello politico, in particolare nel traffico merci su rotaia e nell'interazione tra i vari vettori di trasporto (co-modalità). Il settore ferroviario vuole e deve progredire, ad esempio in tema di automazione, orientamento ai clienti, implementazione di nuovi modelli di produzione o integrazione digitale delle catene logistiche.
2. **Le FFS prediligono il mix di misure di cui alla variante 1:**
  - Ammodernamento, automazione e finanziamento della conversione per innovazioni tecniche
  - Ulteriore sviluppo e sovvenzione del TCCI sulla rete a scartamento normale e ridotto
  - Incentivi a sostegno di catene di trasporto multimodali
  - Maggiore considerazione del trasporto di merci nella pianificazione del territorio
  - Potenziamento della navigazione sul Reno e sua migliore integrazione nelle catene di trasporto multimodali
  - Incentivi per l'impiego di propulsioni climaticamente neutrali

**Il traffico a treni completi e quello combinato devono continuare a svolgersi in condizioni di concorrenza.** Per le prestazioni e i trasporti sovvenzionati garantiamo l'assenza di discriminazioni al fine di prevenire distorsioni della concorrenza. Apprezziamo che l'oriz-

zonte di efficacia degli strumenti sia inizialmente fissato a 12 anni e i progressi vadano periodicamente presentati in modo trasparente. Consigliamo anche di dimensionare adeguatamente la dotazione finanziaria.

- 3. La spinta all'ammodernamento richiede innovazioni tecniche a prescindere dalla variante scelta.** Vi rientrano (a) l'accoppiamento automatico digitale (DAK) e (b) la prova automatica dei freni. L'automazione rappresenta la base per la realizzazione di (c) piattaforme dati e di prenotazione digitali cui tutti gli operatori devono poter accedere senza discriminazioni.

In riferimento ad (a): a nostro parere, il piano di sovvenzione della migrazione deve essere a tempo determinato, predefinito a livello nazionale dall'UFT in base all'armonizzazione con l'UE e coordinato con il settore. L'introduzione del DAK dovrà avvenire in tempi rapidi, ma con gradualità. Non appena saranno disponibili le specifiche tecniche e il piano di migrazione a livello UE, si dovrà procedere innanzitutto con la migrazione del TCCI interno in Svizzera, eventualmente in un primo momento solo come accoppiamento automatico. Il traffico a treno completo seguirà in una fase successiva, trattandosi di un comparto per il quale – a oggi – gli incrementi di produttività si prospettano secondari.

In riferimento a (c): attraverso le piattaforme digitali tutti gli operatori dovranno essere in grado di farsi immediatamente un'idea delle capacità libere (tracce, locomotive, carri ecc.) o delle sinergie con collegamenti merci già esistenti al fine di migliorare le efficienze e implementarle tramite prenotazione diretta. I fondamenti necessari vanno creati nella legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo).

- 4. L'onere finanziario per le innovazioni tecniche è significativo, ma rimane gravato da incertezze e questioni irrisolte.** A causa del ritardo tra investimento e valorizzazione, del doppio esercizio tecnicamente necessario nella fase di migrazione e dell'esigenza di sistematizzare queste innovazioni con altri componenti del sistema ferroviario (ETCS, manovra ecc.), riteniamo giustificato un finanziamento parziale da parte dei poteri pubblici. Suggeriamo di verificare ancora una volta con il settore la plausibilità dell'adeguamento delle sovvenzioni per l'automazione in considerazione dei risultati a livello UE nel 2023.
- 5. L'offerta per il TCCI va modificata tenendo conto dello sviluppo del mercato, delle esigenze dei clienti e delle capacità delle tracce realisticamente disponibili. Gli indirizzi strategici per la futura offerta, la rete e il relativo sostegno finanziario devono essere definiti a livello politico.** Siamo a favore della stipulazione di un accordo quadro e di una convenzione sulle prestazioni (CP) quadriennale con l'offerente di rete sulla base della concezione del trasporto di merci, nonché delle direttive da elaborare sotto la responsabilità dell'UFT e con il coinvolgimento degli operatori rilevanti. Tali strumenti serviranno a disciplinare i principi dell'offerta TCCI e del pricing, gli investimenti necessari per l'ammodernamento e la delimitazione rispetto agli altri tipi di trasporto del traffico merci su rotaia. Si deve garantire che la CP possa essere modificata con flessibilità nel corso della sua durata e che

la pressione in direzione dell'autonomia finanziaria rimanga elevata conservando al contempo la libertà imprenditoriale e la possibilità di utilizzare gli utili. Apprezziamo che l'offerente di rete sia vincolato a un simile percorso di trasformazione aziendale con l'ampio sostegno politico richiesto. Il dimensionamento dovrà essere tale da assicurare un esercizio sostenibile per l'azienda.

Le FFS condividono l'opinione del Consiglio federale secondo cui l'ulteriore sviluppo del TCCI debba basarsi sull'offerta odierna del traffico a carri sistematico di FFS Cargo. Ci si dovrà concentrare non sull'apertura di nuovi punti di servizio, ma sulla realizzazione di nuove offerte e sulla creazione di traffico supplementare in una rete consolidata e ben sfruttata.

**In base alle conoscenze attualmente in nostro possesso, il credito d'impegno di 300 milioni di franchi proposto dal Consiglio federale per la CP per il 2025-2028 non è tuttavia finanziariamente sufficiente.** Stiamo elaborando le relative basi, impegnandoci a conseguire ulteriori ottimizzazioni ad es. potenziali o risparmi supplementari nel concetto di produzione o nelle definizioni dei prodotti. Col progredire dell'ammodernamento è presumibile che i fondi necessari possano essere ridotti, ma non eliminati completamente, a condizione che sia possibile sfruttare i potenziali di efficienza e produttività attesi come risultato dell'automazione, della digitalizzazione e delle misure di capacità programmate nella fase di ampliamento 2035. Qualora tali potenziali non si manifestino o debbano essere forniti sul mercato e ai clienti, per l'ammodernamento del traffico merci su rotaia saranno complessivamente necessarie più risorse. L'entità del finanziamento dipenderà in misura decisiva anche da come le future condizioni quadro per il TCCI in riferimento a dimensionamento della rete, volume delle prestazioni ecc. saranno definite a livello politico.

6. **Comprendiamo che il settore abbia aspettative in relazione all'assetto e alla separazione in termini organizzativi del futuro gestore di rete FFS Cargo.** Naturalmente, ci impegniamo a fornire prestazioni non discriminatorie, garantire trasparenza e prevenire le temute distorsioni della concorrenza sottostando al contempo alla sorveglianza dell'UFT. A nostro parere, le misure previste al riguardo dal Consiglio federale nell'art. 9a cpv. 7 della legge sul trasporto di merci (LTM) sono sufficienti. Partiamo inoltre dal presupposto che l'attuazione di una separazione giuridica integrale comporterebbe costi supplementari per un cospicuo importo compreso tra 20 e 30 milioni di franchi. In assenza di adeguato controfinanziamento completo, si devono evitare anche oneri aggiuntivi a carico del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer).
7. **Dal punto di vista delle FFS l'attuazione della variante 2 non è consigliabile, in quanto comporterebbe rapide ripercussioni di ampia portata e non reversibili.** In base a questa variante, il TCCI andrebbe gestito con risorse proprie, così come regolamentato per legge sinora. In caso di decisione politica a favore della variante 2, per evitare ulteriori perdite il TCCI verrebbe gradualmente e irreversibilmente sospeso, nel rispetto degli obblighi contrattuali. L'interruzione dell'offerta TCCI colpirebbe in particolare le aree economiche esterne all'asse est-ovest e le regioni rurali. Ne conseguirebbe una ristrutturazione di vasta

portata con riduzioni del personale e costi di soppressione e trasformazione per il ridimensionamento degli impianti specifici del traffico merci su rotaia, come le stazioni di smistamento. Le conseguenze per il personale verrebbero mitigate nell'ambito di piani sociali e in collaborazione con terzi e attuate in conformità al contratto collettivo di lavoro esistente.

La maggior parte dei trasporti oggi effettuati nel TCCI verrebbe trasferita sulla strada. La sospensione colpirebbe l'intero settore: dal commercio al dettaglio al riciclaggio, dalle piccole partite all'esercito, fino ai trasporti dell'acciaio e dei prodotti agricoli e chimici. Una percentuale notevole dei clienti di FFS Cargo dovrebbe adeguare i propri processi logistici e trasferirli sulla strada (secondo il progetto di consultazione si dovrebbero riorganizzare 400 000 carri completi all'anno, equivalenti a circa 650 000 transiti di autocarri). Sarebbe necessaria l'assunzione di un numero notevole di conducenti in tempi ristretti. I clienti che hanno investito nelle proprie infrastrutture per binari di raccordo non riceverebbero più consegne tramite ferrovia. Inoltre, le FFS partono dal presupposto secondo cui ne risentirebbero fortemente anche principi importanti della politica dei trasporti svizzera, in particolare il divieto di circolare la notte e i limiti di peso per gli autocarri. Se la logistica stradale svizzera non potesse soddisfare le esigenze dell'economia, in caso di rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri con l'UE potrebbe essere messo in discussione anche il divieto di cabotaggio.

Nel redigere il proprio parere, le FFS si sono confrontate anche con il settore (si rimanda alla [presa di posizione](#) delle associazioni di settore LITRA, ASTAG, IG Traffico combinato, VAP, Unione dei trasporti pubblici (UTP) e commissione Traffico merci dell'UTP dell'8 febbraio 2023). Fatta eccezione per gli aspetti relativi a quantitativi minimi e massimi per incentivare il carico, tempi di finanziamento TCCI, quadro generale di finanziamento e separazione giuridica della parte TCCI di FFS Cargo da sovvenzionare ex-novo, negli indirizzi strategici di base è stato possibile raggiungere un'ampia intesa con il settore.

In allegato trovate le nostre risposte al questionario sul progetto di consultazione, nonché le nostre istanze concrete in relazione alla legge sul trasporto di merci (LTM). Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. Restiamo a vostra completa disposizione per approfondire la nostra posizione nell'ambito di ulteriori colloqui. Per eventuali chiarimenti è possibile contattare i sottoscritti, nonché in particolare i signori Nicolas Germanier e Bernhard Meier ([nicolas.germanier@sbb.ch](mailto:nicolas.germanier@sbb.ch); [meier.bernhard@sbb.ch](mailto:meier.bernhard@sbb.ch)).

Cordiali saluti

Monika Ribar  
Presidente del Consiglio d'amministrazione  
FFS SA

Vincent Ducrot  
CEO FFS SA

Allegato:

- Questionario sul progetto posto in consultazione con risposte e richieste di adeguamento giuridico integrate

Copie:

- Signor Yves Bichsel, segretario generale DATEC
- Signora Sabine D'Amelio-Favez, direttrice AFF
- Signor Peter Füglistaler, direttore UFT

## 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.

- **Le FFS e gli operatori del settore dei trasporti pubblici e dei caricatori in Svizzera vogliono che il traffico merci su rotaia in superficie sia forte.** L'obiettivo è quello di mantenere il traffico esistente e di aumentare il trasporto di nuovi utenti del traffico su rotaia. A tale scopo occorre definire le condizioni quadro ottimali per il traffico merci su rotaia.
  - Il traffico merci su rotaia ha una grande importanza macroeconomica. Contribuisce in modo significativo alla sicurezza dell'approvvigionamento, al funzionamento dell'economia e della società, al raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici, nonché all'attuazione della politica territoriale della Confederazione. Allo stesso tempo, la quota del traffico merci su rotaia nella superficie sul totale del traffico merci è in fase di stagnazione. Con la regolamentazione attuale, il traffico merci su rotaia non è in grado di soddisfare le odierne aspettative della società, della politica, dei Cantoni e dei clienti. Vi è pertanto **un'urgente necessità d'intervenire per creare condizioni quadro più favorevoli a un trasporto di merci sostenibile ed efficiente in Svizzera.**
  - Nel nostro Paese il trasporto di merci è liberalizzato in un contesto di intensa concorrenza tra gli operatori di mercato in un comparto con margini ridotti. Per garantire anche in futuro la competitività della rotaia rispetto alla strada nel proporre offerte logistiche innovative e orientate al mercato, **in ambito ferroviario serve una notevole spinta all'ammodernamento degli impianti e degli strumenti di produzione** attraverso l'automazione e altri componenti digitali.
  - Oggi il traffico di rete su rotaia, il cosiddetto traffico a carri isolati (TCCI), rappresenta la colonna portante del trasporto di merci su rotaia, coprendo circa il 70% del traffico merci su rotaia nella superficie. Il TCCI non può essere gestito in modo da coprire i costi a causa degli onerosi costi di sistema e dell'elevato rischio di effettivo utilizzo rispetto al basso prezzo fissato dal traffico su strada. **Per mantenere e rafforzare un'offerta di rete affidabile è necessario un finanziamento sostenibile tramite meccanismi efficaci di incentivazione e indennità.**
  - Le future condizioni quadro nel trasporto di merci su rotaia dovranno garantire che tra i segmenti di mercato sovvenzionati e quelli non sovvenzionati **sia possibile escludere distorsioni della concorrenza e assicurare l'assenza di discriminazioni.**
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, o

- **Le FFS restano sostenitrici di un rafforzamento del traffico merci su rotaia.** Un traffico merci su rotaia forte richiede necessariamente un ammodernamento tecnico e organizzativo.
  - Solo l'**attuazione della variante 1** consentirà di mantenere e sviluppare il TCCI con **soluzioni mirate di riassetto e sostegno affinché il traffico merci su rotaia possa assumere un ruolo centrale nella logistica interna.** Per raggiungere questo obiettivo è necessario apportare miglioramenti alle condizioni quadro e introdurre nuovi strumenti.
  - Le FFS rimangono pienamente impegnate a favore di un agire imprenditoriale nel trasporto merci su binari in vista di un riassetto di tutti i ruoli e i processi, nonché della flessibilizzazione di costi e offerte. Le FFS apprezzano che nel trasporto merci ci si attenga al principio dell'autonomia finanziaria.
  - Le FFS, insieme agli operatori del settore dei trasporti pubblici e ai caricatori, accolgono con favore l'orientamento coerente della variante 1 alle catene logistiche multi-modali. In base al futuro mix di merci, il traffico merci su rotaia avrà concrete opportunità di mercato solo in un contesto di efficiente interazione con altri vettori di trasporto.
- b. Variante 2: ottimizzazione in singoli punti del quadro giuridico esistente per il traffico merci.
- **Le FFS sconsigliano l'attuazione della variante 2.** Con la rigorosa implementazione di questa variante, il TCCI verrebbe ulteriormente vincolato all'obiettivo dell'autonomia finanziaria e non riceverebbe sovvenzioni dirette. **Per evitare perdite, il TCCI verrebbe gradualmente sospeso,** nel rispetto degli obblighi contrattuali. La decisione di sospendere il TCCI sarebbe immediata, definitiva e irreversibile.
  - Dall'attuazione della variante 2 conseguirebbe una **ristrutturazione di vasta portata con riduzioni del personale e costi di soppressione e trasformazione per il ridimensionamento degli impianti specifici del traffico merci su rotaia, come le stazioni di smistamento.** Le conseguenze verrebbero mitigate nell'ambito di piani sociali e in collaborazione con terzi e attuate in conformità al contratto collettivo di lavoro esistente. FFS Cargo non sarebbe vincolata all'eventuale convenzione sulle prestazioni e all'accordo quadro previsti nella variante 1. I punti di servizio e i trasporti non redditizi non verrebbero mantenuti e i relativi contratti verrebbero modificati o non rinnovati dopo la loro scadenza. Si opterebbe per un contratto collettivo di lavoro tipico del settore della logistica, separato dalle FFS, con l'obiettivo di conservare la competitività rispetto alla strada e ad altre aziende ferroviarie. I gestori dell'infrastruttura (GI) sosterranno costi supplementari: le prestazioni per il traffico di cantiere non potrebbero infatti più svolgersi tramite una rete TCCI esistente, ma andrebbero fornite autonomamente e a fronte di forti spese.
  - La maggior parte dei trasporti oggi effettuati nel TCCI verrebbe trasferita sulla strada. Dalla **sospensione del TCCI le FFS si aspettano pesanti conseguenze macroeconomiche e a livello di politica climatica, energetica e dei trasporti,** con un impatto diverso a seconda del settore e della regione. L'interruzione dell'offerta TCCI colpirebbe in particolare le aree economiche esterne all'asse est-ovest e le regioni



rurali. Una percentuale notevole dei clienti di FFS Cargo dovrebbe adeguare i propri processi logistici e trasferirli sulla strada. La sospensione colpirebbe l'intero settore: dal commercio al dettaglio al riciclaggio, dalle piccole partite all'esercito, fino ai trasporti dell'acciaio e dei prodotti agricoli e chimici. Sarebbe necessaria l'assunzione di un numero notevole di conducenti in tempi ristretti, in un settore già oggi segnato dalla carenza di personale. I clienti che hanno investito nelle proprie infrastrutture per binari di raccordo non riceverebbero più consegne.

- Inoltre, le FFS partono dal presupposto secondo cui **ne risentirebbero fortemente anche principi importanti della politica dei trasporti svizzera**, in particolare il divieto di circolare la notte e i limiti di peso per gli autocarri. Se la logistica stradale svizzera non potesse soddisfare le esigenze dell'economia, in caso di rinegoziazione dell'accordo sui trasporti terrestri con l'UE verrebbe messo in discussione anche il divieto di cabotaggio. Il divieto di cabotaggio tutela le imprese svizzere dalla concorrenza europea e assicura ai conducenti impiegati nel Paese condizioni di lavoro migliori rispetto all'UE. Un'eventuale modifica delle condizioni quadro di base metterebbe a rischio anche l'attuazione dell'Articolo sulla protezione delle Alpi e della politica di trasferimento nel traffico merci transalpino.

### 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.

- **Dal punto di vista delle FFS, l'ammodernamento e l'automazione della produzione nel traffico merci su rotaia sono una conditio sine qua non.** Questo tipo di traffico sarà in grado di affrontare il futuro solo grazie alla digitalizzazione e all'implementazione di innovazioni tecniche su vasta scala, come l'accoppiamento automatico digitale (DAK). Il DAK crea i presupposti per la digitalizzazione completa del trasporto merci su binari e la creazione di piattaforme digitali. In relazione a queste ultime, la legge sull'infrastruttura di dati sulla mobilità (LIDMo) deve prevedere misure adeguate. **Per assicurare in modo sostenibile la competitività del traffico merci su rotaia è indispensabile colmare la lacuna tecnologica tra ferrovia e strada.**
- Con l'aiuto della digitalizzazione e dell'automazione, il traffico merci su rotaia potrà soddisfare i requisiti dei clienti in relazione a prestazioni, velocità di esecuzione, sicurezza e disponibilità dei dati. **Gli incrementi di efficienza e velocità renderanno la ferrovia una soluzione molto interessante per tratte più brevi e volumi di trasporto minori.**
- Nel sistema ferrovia il DAK crea coerenza con la strategia ERTMS dell'UFT, garantendo ad esempio la registrazione sicura dell'integrità del treno durante la corsa e consentendo anche in futuro l'esercizio sulle tratte ETCS.
- L'automazione migliorerà la **sicurezza del personale**. Il profilo professionale del manovratore verrà modernizzato e reso più allettante per le giovani generazioni. In tempi di crescente carenza di lavoratori qualificati, si tratta di un approccio fondamentale per assicurare la disponibilità a lungo termine di personale addetto al servizio.

- **Le FFS intendono fare la propria parte.** FFS Cargo promuove già oggi l'automazione con spirito innovativo insieme all'UFT, assumendo un ruolo pionieristico con un impatto notevole anche a livello europeo: lo slancio per l'introduzione del DAK in Europa è più forte che mai. FFS Cargo si impegna a favore del DAK negli organismi europei e ha sottoscritto l'accordo riguardante l'automazione nel traffico merci su rotaia in Svizzera a partire dalla migrazione al DAK stipulato tra l'UFT, l'associazione dei caricatori (VAP) e l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), garantendo la necessaria collaborazione.
- **Le FFS sono favorevoli alla proposta di conferire al Consiglio federale la competenza di stabilire inizio e fine della conversione al DAK.** Le FFS concordano inoltre con un periodo di migrazione di cinque anni, pur sottolineando come al momento l'ipotesi di iniziare la migrazione nel 2025 appaia irrealistica. Nondimeno, è consigliabile deliberare lo stanziamento del credito d'impegno al 2025, in maniera tale da accelerare lo sviluppo di altri compiti urgenti in ambito di automazione e digitalizzazione. La decisione va presa in accordo con il settore, tenendo conto di fattori come la maturità tecnica delle applicazioni, la necessaria adozione di specifiche europee, la complessa strategia di migrazione europea e il finanziamento ancora poco chiaro a livello UE. L'introduzione del DAK dovrà avvenire in tempi rapidi, ma con gradualità.
- Riguardo allo stato DAK-ready e alla scadenza proposta per il rilevamento dei carri nel registro dei veicoli svizzero, secondo le FFS serviranno regolamentazioni più pragmatiche rispetto a quelle proposte nel rapporto esplicativo concernente la consultazione.
- **Le FFS ritengono che sia necessario chiarire la terminologia e la portata del concetto DAK, così come dell'automazione e della digitalizzazione:** secondo l'interpretazione delle FFS, una migrazione al DAK comprende applicazioni digitali da sviluppare in via supplementare, ad esempio la prova automatica dei freni (ABP), la disposizione automatica dei carri e l'integrità dei treni. Al riguardo va sottolineato che anche a livello europeo permangono tuttora incertezze su quali saranno le applicazioni implementate e sull'ammontare dei costi di conversione da preventivare (v. risposta alla domanda 4c).
- **Le FFS sono consapevoli dei vantaggi del DAK per l'infrastruttura ferroviaria.** Pertanto, FFS Infrastruttura ha condotto un primo studio per esaminarne le ripercussioni sulle proprie infrastrutture. È emersa la necessità di intervenire sia sulle infrastrutture stesse, ad esempio i paraurti, che sul materiale rotabile. L'importante è pianificare la conversione del materiale rotabile e degli elementi d'impianto selezionati con adeguato anticipo. Ad esempio, all'inizio della migrazione le locomotive di manovra nelle stazioni di smistamento rilevanti andranno convertite a un accoppiamento ibrido e i paraurti negli impianti per il traffico di merci importanti dovranno essere sostituiti.

4. Siete d'accordo che

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

Sì.

- **Secondo le FFS, la Confederazione deve necessariamente cofinanziare la migrazione al DAK.** La migrazione al DAK e alle nuove capacità digitali connesse rappresenta una **svolta decisiva per il traffico merci su rotaia.**

Per quanto riguarda il cofinanziamento, si avanzano le seguenti osservazioni:

- L'entità della prevista partecipazione della Confederazione è eccessivamente modesta:
  - **Costi del capitale, costi d'esercizio aggiuntivi e ammortamenti durante la migrazione:** nel corso della migrazione l'efficienza migliora solo in misura ridotta. A una maggiore esiguità dei contributi d'incentivazione della Confederazione corrisponde un aumento dei costi del capitale e degli ammortamenti. Oltre ai contributi a fondo perduto, la Confederazione deve poter accordare ai **proprietari dei veicoli prestati senza interessi** a titolo di finanziamento dei costi di conversione.
  - **Estensione ad altre applicazioni:** sia il rapporto esplicativo che l'articolo 10 LTM proposto si concentrano sull'incentivazione del DAK. Per raggiungere gli obiettivi di ammodernamento e automazione formulati dal Consiglio federale, il contenuto del messaggio e dell'articolo riformulato dovrebbero aprire al finanziamento di ulteriori elementi, ad esempio il controllo veicoli e le assistenze alla manovra digitali, se presentano vantaggi dimostrabili per il settore. **Vanno quindi affinate le fattispecie di sovvenzione nel messaggio.**
  - Per la sovvenzione delle innovazioni tecniche, nell'ambito del previsto adeguamento della LTTP occorre prendere in esame una soluzione in fondi (fondi di decarbonizzazione) per l'implementazione della decarbonizzazione e dell'ammodernamento dell'intero trasporto delle merci su strada e su rotaia in Svizzera.
  - **Costi considerati:** nel rapporto esplicativo, oltre ai costi di equipaggiamento dei veicoli sono indicati e quantificati solo i costi risultanti dal doppio esercizio nel TCCI durante la migrazione. Sono altrettanto rilevanti anche altri **costi operativi, ad esempio la consegna dei carri per la trasformazione e il successivo ritiro, il ricovero dei carri trasformati e la formazione del personale operativo.** Per FFS Cargo tali costi ammontano complessivamente a ca. 25-40 milioni di franchi cumulati nei cinque anni della fase di migrazione. Entrambi i blocchi di costi dovranno essere regolamentati nella futura convenzione sulle prestazioni TCCI (v. risposta alla domanda 9b).
  - **Tempi flessibili:** il futuro fabbisogno di adattamento tecnico e i costi per la conversione ad esempio al DAK livello 5 o l'ammodernamento di ulteriori applicazioni implementate solo a fine migrazione non vanno esclusi dalla fattispecie di sovvenzione. **Gli incentivi devono potersi estendere per un periodo di tempo prolungato e deve essere possibile convertire i veicoli in più fasi.** Allo stesso tempo, la sovvenzione di determinate fattispecie deve essere di durata limitata (ad esempio, a un periodo di migrazione).
- Oltre a partecipare finanziariamente, la Confederazione deve fornire un contributo attivo alla definizione delle condizioni quadro di migrazione per garantire il successo di quanto segue:
  - **Prescrizioni d'esercizio e omologazione:** il DAK e le applicazioni digitalizzate consentono un adattamento della produzione ferroviaria. Affinché l'automazione e la digitalizzazione possano essere pienamente efficaci è tuttavia necessario **modificare le prescrizioni d'esercizio e di omologazione e armonizzarle a livello europeo.**

In questo è indispensabile la collaborazione attiva dei servizi specializzati dell'UFT e dei relativi corrispondenti europei.

- **Scadenario della conversione vincolante per il settore:** i soli incentivi finanziari non sono sufficientemente vincolanti per il settore. La migrazione può riuscire solo se i detentori dei carri procedono con la conversione in conformità al piano di migrazione aziendale. Diversamente dal risanamento fonico, la conversione dei veicoli oggetto di migrazione avviene in base a un coordinamento in fasi. Occorre integrare **uno scadenario della conversione vincolante per tutti gli operatori del settore** e un'istanza di coordinamento centrale con adeguate competenze.
  - **Attuazione indipendente delle fasi di automazione e digitalizzazione in Svizzera:** in considerazione delle questioni in sospeso nell'implementazione a livello europeo, deve essere ragionevolmente possibile attuare le fasi di automazione e digitalizzazione in modo indipendente. Ad esempio, la migrazione in reti parziali interne autonome con il DAK, l'attuazione del controllo digitale dei carri o l'equipaggiamento dei carri con componenti di automazione selezionati, come già in uso nel traffico combinato di FFS Cargo. Con la migrazione di reti parziali o di componenti specifici si realizzano benefici immediati per i clienti, a differenza della migrazione completa della rete, in cui i vantaggi finanziari emergono solo verso la fine della procedura. Va tenuto conto che nella migrazione parziale si devono in parte considerare anche le prestazioni preliminari di Infrastruttura.
  - **Siamo favorevoli al finanziamento delle spese infrastrutturali tramite la convenzione sulle prestazioni Infrastruttura.** Da un lato, il materiale rotabile del GI va adeguato. Dall'altro occorre modificare l'infrastruttura stessa, ad esempio il controllo dell'esecuzione nelle stazioni di smistamento e tutti i paraurti. Nel complesso, FFS Infrastruttura parte dal presupposto che i costi d'investimento superino i 100 milioni di franchi. Tale cifra non può essere compensata nella CP FFS-I/UFT, ad esempio ridefinendo le priorità del mantenimento dell'infrastruttura esistente, ma richiede risorse finanziarie supplementari.
- b. la Confederazione assicuri solo un cofinanziamento tenendo conto in maniera equilibrata dei benefici macroeconomici e microeconomici?
- Sì.
- **Le FFS sono favorevoli a un finanziamento parziale da parte della Confederazione in base ai vantaggi a lungo termine dell'automazione per il traffico merci su rotaia,** ma sono convinte che i benefici macroeconomici siano più importanti di quelli microeconomici.
  - Un finanziamento parziale è indispensabile per i seguenti motivi:
    - **L'elevata interoperabilità e lo standard tecnico attualmente modesto** rappresentano un ostacolo insormontabile per l'esteso ammodernamento tecnico basato sui meccanismi di mercato.
    - Durante la migrazione trascorre **molto tempo tra l'investimento e i vantaggi che ne derivano**, uno sfasamento ingestibile per gli operatori del settore.

- **In assenza di sovvenzioni o se le aliquote dei contributi sono insufficienti, i proprietari dei veicoli o le ITF devono sostenere costi di conversione che non vengono coperti dagli incrementi di efficienza, realizzabili in un secondo momento.** Nel traffico merci su rotaia si profilano deficit e perdite di sinergie che ne minano l'attrattiva.
- La ripartizione dei vantaggi finanziari è ancora da definire. **In caso di distribuzione dei benefici e trasferimento dei costi attraverso i meccanismi di mercato, il carico per le ITF, i proprietari dei veicoli o i clienti potrebbe essere disuniforme.** Assegnare i vantaggi soprattutto ai clienti può avere ripercussioni positive sulla competitività del traffico merci su rotaia e sul trasferimento dalla strada alla ferrovia. Sarebbe però a rischio l'ammortamento per le ITF e permarrebbero i deficit nel TCCI. Assegnare i vantaggi finanziari alle ITF consente loro di ammortizzare gli investimenti e ridurre il deficit. La competitività però non migliora.
- **Attualmente le FFS non possono confermare i benefici per il GI** – capacità supplementari nella rete e minore usura delle rotaie – **indicati nel rapporto.** I vantaggi del DAK per l'infrastruttura andranno verificati in maniera approfondita nell'ambito dell'ulteriore corso del relativo progetto di implementazione.
- c. la quota descritta della Confederazione sia conforme ai benefici macroeconomici del progetto di automazione?

No.

- **Le FFS ritengono che la quota di sovvenzione del 30% non sia conforme ai benefici macroeconomici.** L'ammontare ipotizzato dei costi da sostenere per la conversione dei veicoli è troppo basso, così come la quota di sovvenzione massima fissata dalla Confederazione. La differenziazione dei contributi in base all'età della flotta accentua ulteriormente questo stato di fatto (v. risposta alla domanda 4d).
- **La quota di sovvenzione per ogni veicolo dovrebbe coprire la maggior parte dei costi e prevedere inoltre un prefinanziamento tramite prestiti senza interessi.** Le FFS potrebbero anche concepire una sovvenzione che decresca progressivamente nel corso della migrazione, in modo tale da compensare la differenza tra i costi e i vantaggi che subentrano solo in un secondo momento. Una sovvenzione inadeguata avrebbe inoltre come conseguenza un prolungamento della durata della migrazione e del servizio parallelo.
- **Le FFS ritengono che la stima dei costi d'investimento per carro** compresa tra i 13 000 franchi per i carri nuovi (importo corrispondente ai costi di equipaggiamento) e i 31 000 franchi per i carri da sottoporre a conversione pesante **sia eccessivamente bassa.** In base a calcoli interni di FFS Cargo, i costi di conversione medi per carro (DAK e ABP) ammontano a ca. 40 000 franchi. A seconda del volume delle ulteriori applicazioni digitali, in caso di successivo fabbisogno di adattamento tecnico e conversione al DAK livello 5 tale valore può essere anche superiore. Dato l'insufficiente grado di maturità degli sviluppi a livello UE, questo rischio è molto elevato. Pertanto, sarebbe opportuno seguire l'andamento dei costi con il settore sulla base dei risultati a livello UE prima e durante la migrazione, nell'ambito di un monitoraggio regolare.

- Il GI deve ricevere dalla Confederazione un finanziamento integrale dei costi di conversione dell'infrastruttura e del materiale rotabile attraverso la convezione sulle prestazioni.
- d. la Confederazione stabilisca le aliquote dei contributi in maniera differenziata secondo i criteri menzionati?

No.

- **In linea di principio, l'approccio basato sull'ottimizzazione del parco carri è ragionevole, ma le FFS sono contrarie alla differenziazione proposta.** Per i carri più vecchi i costi di conversione sono almeno altrettanto elevati. Inoltre, nel loro caso il minor tempo di vita residuo riduce la durata di ammortamento dei componenti dell'automazione. Per i detentori dei veicoli, la trasformazione a metà del ciclo di vita si rivela quindi economicamente più gravosa. Inoltre, la mancanza di capacità di produzione per carri merci non consente una sostituzione anticipata dei carri più vecchi non ancora giunti al termine del ciclo di vita e un'eliminazione precoce dei carri non è funzionale da un punto di vista economico-aziendale e per motivi di sostenibilità. Gran parte del parco carri in Svizzera è stata messa in servizio nel periodo compreso tra il 1995 e il 2009.
  - L'ottimizzazione del parco va gestita in modo differenziato, verificando la durata di vita residua e il fabbisogno commerciale dei singoli tipi di carro. Le FFS propongono un **elenco positivo concordato con l'UFT e basato sul registro dei veicoli che tenga conto delle esigenze dei clienti e delle prospettive di mercato, nonché delle capacità industriali per la fabbricazione di nuovi carri.** In quest'ambito si potrebbe anche applicare un limite di età per la conversione dei carri, se associato a criteri eccezionali. I carri nuovi in sostituzione di quelli immatricolati in Svizzera andrebbero in ogni caso sovvenzionati.
  - **Pertanto, le FFS propongono che tutti i veicoli convertiti in un dato momento ricevano contributi di pari aliquota.** Le FFS potrebbero concepire una **degressività annua delle aliquote in base alla data di conversione al DAK**, poiché – come descritto sopra – l'efficacia subentra molto tempo dopo l'investimento.
5. Approvate il potenziamento della navigazione sul Reno nell'ambito di catene di trasporto multimodali?

Sì.

- Le FFS sono favorevoli alle misure proposte per il potenziamento della navigazione sul Reno, che assicura alla Svizzera un collegamento diretto con i porti marittimi e con l'intera rete europea di idrovie. I porti renani svizzeri (SRH), con le possibilità logistiche che offrono, rappresentano un pilastro importante per l'importazione e l'esportazione e per molte merci garantiscono l'approvvigionamento del Paese in misura anche considerevole. **Insieme alla ferrovia, la navigazione sul Reno crea un sistema ridondante di due vettori di trasporto efficienti dal punto di vista energetico e rispettosi dell'ambiente.** Fondamentale è l'integrazione dei porti renani svizzeri nel TCCI svizzero e nel traffico combinato.
- 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.

- Le FFS accolgono con favore l'art. 8a LTM suggerito nella variante 1 e ritengono che la forma proposta di una convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e una società gerente dell'infrastruttura portuale (ancora da creare: una Hafeninfrasturktur Schweiz AG analoga alla Hafenbahn Schweiz AG) sia uno strumento efficace e orientato agli obiettivi.

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

Sì.

- Le FFS sostengono gli incentivi finanziari a favore di propulsioni climaticamente neutrali o di battelli impiegabili in acque basse. L'impiego di propulsioni climaticamente neutrali nella navigazione, in modo specifico in quella sul Reno, crea un sistema di trasporto ridondante privo di CO<sub>2</sub> e agevola catene di trasporto intermodali a impatto zero tra acqua e rotaia.

#### 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:

Sì.

- **Le FFS sostengono l'incentivazione di catene di trasporto multimodali.** Dato lo sviluppo del mix di merci, il traffico merci su rotaia potrà crescere e contribuire al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia solo nell'ambito di catene logistiche multimodali. Ogni vettore di trasporto dovrebbe essere impiegato in considerazione dei propri punti di forza: la strada per la distribuzione capillare nella superficie, la ferrovia e la navigazione sul Reno per percorsi principali e grandi quantitativi. Le alternative di trasporto multimodali sono importanti per i clienti e per la sicurezza dell'approvvigionamento.
- Il traffico merci su rotaia, in quanto parte dei trasporti multimodali, ha un notevole potenziale di crescita in particolare anche in ambito import ed export. Gli impianti di carico e scarico, del traffico combinato e del binario di raccordo vanno collegati, a livello di esercizio, agli impianti di trasbordo e di carico internazionali e configurati tenendo conto della pianificazione del territorio.
- I principi della legge federale sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS) escludono sovvenzioni dirette o indirette dei collegamenti del traffico combinato (TC) al trasporto di merci sotterraneo tramite investimenti del GI. Questo tipo di trasporto si basa infatti sull'iniziativa privata e deve essere finanziariamente autonomo.
  - a. l'incentivazione di piattaforme di trasbordo multimodali?
    - La rete degli impianti di trasbordo e di carico deve essere sovvenzionata e ulteriormente sviluppata. **Le FFS sono favorevoli all'incentivazione di piattaforme di trasbordo multimodali** se ne deriva un'accelerazione della procedura e ulteriore impulso al loro potenziamento.

- Le FFS **approvano il termine «impianti di trasbordo e di carico»** introdotto per riassumere i concetti di binari di raccordo, impianti di trasbordo per il traffico combinato e impianti di carico e scarico e appoggiano la possibilità di chiedere **contributi d'investimento della Confederazione** per tali impianti.
- **La definizione esistente di impianto di carico e scarico costituito da binario e area di carico ai sensi della legge federale sulle ferrovie deve essere mantenuta.** Qualunque altro impianto diverso non deve rientrare nell'accesso alla rete pubblica. L'introduzione del termine «impianti di trasbordo e di carico» non deve essere associata a un'estensione dei compiti per il GI. In linea di principio, le **prestazioni supplementari e di servizio delle piattaforme di trasbordo multimodali devono essere fornite da terzi.** Per quanto riguarda gli impianti di carico e scarico serviti, occorre chiarire il disciplinamento dell'accesso non discriminatorio tra l'UFT, il gestore e RailCom.
- Nell'implementare le piattaforme di trasbordo multimodali, la Confederazione deve orientarsi alla regolamentazione degli impianti per il traffico combinato o dei binari di raccordo: il GI è competente per il dispositivo di raccordo e il gestore dell'impianto lo è per gli impianti di binari dopo lo scambio di raccordo, nonché per gli altri impianti per i quali è possibile richiedere contributi ai sensi della LTM.
- **Le FFS si dichiarano a favore di un'estensione della fattispecie di sovvenzione ad altri impianti,** ma ciò **non deve ostacolare l'accesso agli impianti di carico e scarico.** I contributi devono essere finanziati dal credito quadro per la sovvenzione di impianti per il traffico merci e non devono gravare sul FInFer. **Le FFS sono inoltre favorevoli all'estensione delle sovvenzioni ad altri elementi d'impianto.** Soprattutto nell'ambito dei mezzi di trasbordo mobili, quali carrelli elevatori o gru mobili, occorre tuttavia stabilire chiaramente che per dare diritto agli incentivi devono essere specifici per il settore ferroviario.
- Le sedi e la rete delle piattaforme di trasbordo multimodali per l'interconnessione e il raggruppamento, così come descritto nel Piano settoriale dei trasporti e nel rapporto concernente la consultazione, devono essere definite dal settore insieme alla Confederazione e ai Cantoni. Gli attuali proprietari degli impianti devono essere coinvolti nel processo.
- Gli impianti esistenti definiti nella concezione del trasporto di merci su rotaia vanno ulteriormente sviluppati in base alle esigenze del settore. **L'ulteriore sviluppo deve concentrarsi sul consolidamento degli impianti per il traffico merci** (impianti di carico e scarico, stazioni di accettazione e di formazione), così come già elaborato da FFS Infrastruttura insieme al settore, su incarico dell'UFT, nell'obiettivo impianti traffico merci (2021). Per l'ulteriore sviluppo e la sovvenzione degli impianti per il traffico merci e per il bonus di carico, inclusi impianti di carico e scarico, le FFS propongono di attenersi – come valore indicativo – alla cifra di 720 carri completi ai sensi dell'art. 5 cpv. 1 dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM). Un fattore importante per le sovvenzioni è la raggiungibilità degli impianti per il traffico merci.
- Per le FFS è prioritaria la **rapida realizzazione di impianti di trasbordo.** L'estensione di una fattispecie di sovvenzione non deve in nessun caso condurre a ritardi nei progetti di logistica urbana. Le soluzioni finanziate privatamente non devono essere penalizzate rispetto a quelle sovvenzionate.



- b. un finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico?
- Le FFS sono favorevoli a una semplificazione degli incentivi finanziari tramite l'applicazione di formule forfettarie. **Grazie a questa soluzione, le FFS si aspettano minori oneri amministrativi e un'accelerazione delle procedure di sovvenzione.** Deve comunque essere garantita la possibilità di tenere conto di situazioni speciali e – in casi eccezionali motivati – derogare dalle aliquote forfettarie standardizzate. Ridurre il più possibile i costi di costruzione non assicura il successo dell'esercizio.
  - Le FFS sono favorevoli a rinunciare a quantitativi minimi in impianti con un volume d'investimento inferiore a 5 milioni di franchi solo per impianti sulla rete a scartamento ridotto.
  - I progetti con un volume d'investimento superiore a 5 milioni di franchi che soddisfano i corrispondenti criteri del piano settoriale devono poter ricevere il contributo dell'80%. **Il criterio dell'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti dovrebbe essere integrato con una rilevanza sovregionale.**
  - Le FFS sono favorevoli ad aliquote del 40% per i rinnovi e del 40-80% per le nuove costruzioni e gli ampliamenti.
- 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?
- **Le FFS approvano il contributo di carico forfettario per carro merci in fase di carico e scarico.** Tale contributo però dovrebbe essere valido per tutti i trasporti, senza distinzioni fra utenti del traffico nuovi ed esistenti.
  - I destinatari del contributo di carico devono essere i caricatori, affinché possano ricevere incentivi diretti per trasferimenti supplementari sulla rotaia.
  - In generale, il contributo di carico dovrebbe essere versato solo per carri con carico e scarico nei punti di servizio **in cui vengono gestiti almeno 720 carri nell'anno corrispondente.** Questo limite deve applicarsi anche per impianti di carico e scarico e per nuovi punti di servizio. Le FFS si dichiarano a favore di un limite superiore per il versamento del contributo di carico in impianti con oltre 1500 carri.
  - Le FFS appoggiano la possibilità di un **bonus per quantità eccedenti.**
  - Le FFS riconoscono un potenziale di trasferimento su rotaia soprattutto per grandi clienti e punti di carico e scarico importanti, per i quali, in caso di bonus per quantitativi eccedenti, non deve trovare applicazione il limite superiore di 1500 carri caricati. In futuro si potrà rinunciare alla sovvenzione di nuovi utenti del traffico in conformità all'art. 9 cpv. 2 LTM oggi in vigore.

- L'ammontare del contributo deve basarsi sulla differenza di costi tra rotaia e strada e sull'entità dell'attuale rimborso della TTPCP nel TC. Per il contributo di carico devono essere disponibili al massimo 25 milioni di franchi all'anno, come proposto.
- II. Il rimborso della TTPCP nel traffico combinato deve essere mantenuto o integrato nel suddetto contributo?
- Il contributo di trasbordo e di carico proposto deve valere fino alla revisione della LTTP.
  - Tuttavia, dal punto di vista delle FFS, un eventuale adattamento del meccanismo di incentivo nel TC non dovrebbe in nessun caso condurre a una riduzione dei contributi. Il rimborso della TTPCP si è dimostrato uno strumento importante ed efficace a sostegno del trasferimento del traffico merci interno dalla strada alla rotaia e può essere sì ristrutturato, ma non eliminato.
- d. un'applicazione più trasparente e flessibile di disposizioni del diritto ferroviario agli impianti privati per il traffico merci?
- Sì, le FFS sono favorevoli. Per i proprietari e i gestori di impianti privati per il traffico merci l'osservanza delle disposizioni del diritto ferroviario e l'acquisizione di adeguate competenze rappresenta una grossa sfida e un ostacolo a un maggiore sfruttamento del traffico merci su rotaia.
8. Sostenete gli incentivi finanziari a favore dell'impiego di sistemi di propulsione climaticamente neutrali nel traffico merci ferroviario?

Sì.

- **Le FFS sostengono gli incentivi a favore dell'impiego di sistemi di propulsione climaticamente neutrali nel traffico merci su rotaia.**
- Le FFS **appoggiano la proposta di finanziare sia la conversione di veicoli esistenti che i nuovi acquisti** e sono favorevoli al finanziamento della conversione delle locomotive di FFS Infrastruttura tramite la convenzione sulle prestazioni Infrastruttura. Condividiamo la valutazione secondo cui un milione di franchi per locomotiva è un incentivo adeguato a copertura dei costi aggiuntivi per i sistemi di propulsione climaticamente neutrali.
- Le FFS non hanno preferenze circa le opzioni di finanziamento proposte dal Consiglio federale. Il finanziamento attraverso il «credito d'impegno per contributi d'investimento a impianti privati per il traffico merci» è obbligatorio per ampliare il contributo necessario per la conversione, in modo da prevenire una carenza di risorse destinate al finanziamento degli impianti.
- **Per i veicoli ferroviari dovrebbe essere accordata una sovvenzione solo in presenza di una riduzione significativa delle emissioni di gas serra durante la fornitura delle prestazioni**, quindi in particolare nel caso di locomotive di manovra impiegate per la consegna locale e in parte sulla tratta.

- Le locomotive di linea dotate di modulo ultimo miglio possono in parte sostituire le locomotive di manovra. Probabilmente è più economico equipaggiare una locomotiva di linea con un modulo ultimo miglio che optare per una conversione o per l'acquisto di un nuovo veicolo ibrido con trazione elettrica a batteria. Pertanto, **deve rientrare nella fattispecie di sovvenzione anche l'equipaggiamento di locomotive di linea con questo tipo di modulo.**
- Una sovvenzione dovrebbe essere prevista, oltre che per l'acquisto, anche per il leasing e il noleggio di veicoli e includere inoltre un incentivo per il leasing e il noleggio presso fornitori di leasing esteri. Questa possibilità è fondamentale in particolare per gli offerenti di rete che non acquistano risorse per contenere i costi fissi.

**Misure concernenti la variante 1: potenziamento del trasporto di merci mediante un ammodernamento tecnico e organizzativo del traffico merci ferroviario:**

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

Sì.

- Le FFS condividono la valutazione secondo cui il TCCI ha un **notevole potenziale di sviluppo**. Il TCCI è già oggi la colonna portante della logistica svizzera. Lo sviluppo economico con tempi di consegna più rapidi ridurrà ulteriormente le dimensioni delle partite e i quantitativi e il TCCI diventerà sempre più l'unica opzione ferroviaria. Pertanto, il TCCI manterrà anche in futuro il ruolo fondamentale che svolge già oggi.
- Le FFS ritengono che **gli strumenti proposti**, incluso un adeguato incentivo finanziario tramite indennità e contributi d'investimento, siano fundamentalmente **adatti** per un ammodernamento sostanziale del TCCI. Gli incentivi finanziari destinati al TCCI hanno come obiettivo l'ulteriore sviluppo del sistema e non un'agevolazione dell'offerta rispetto alle altre forme di produzione nel traffico merci su rotaia. I vantaggi per i caricatori consistono quindi in un TCCI più efficiente e veloce e non in una riduzione dei prezzi.
- Se le condizioni quadro saranno soddisfacenti, **le FFS confermano la propria intenzione di continuare a gestire un'offerta TCCI e rendere il traffico merci su rotaia ancora più flessibile, innovativo, produttivo e vantaggioso per i clienti, secondo gli obiettivi del progetto.**
- Le FFS condividono l'opinione del Consiglio federale secondo cui l'ulteriore sviluppo del TCCI **debba basarsi sull'offerta odierna del traffico a carri sistematico di FFS Cargo**. Ci si dovrà concentrare non sull'apertura di nuovi punti di servizio, ma sulla realizzazione di nuove offerte e sulla **creazione di traffico supplementare in una rete consolidata e ben sfruttata.**
- Le **FFS condividono in particolare le valutazioni del Consiglio federale circa il fabbisogno di investimenti nelle piattaforme digitali**. Una pianificazione dell'offerta e della produzione con supporto digitale costante nell'interazione con GI, proprietari dei binari di raccordo, detentori di carri e altri partner nella catena di trasporto, nonché l'uso di dati in tempo reale sulla gestione operativa del traffico possono migliorare l'efficienza delle prestazioni. Inoltre, la digitalizzazione può contribuire a una maggiore semplicità e trasparenza della strutturazione

e dell'utilizzo di catene di trasporto e offerte intermodali per i clienti. Le FFS sarebbero a favore della creazione di una simile piattaforma, che utilizzerebbero per fornire dati sulla propria offerta.

- **Tuttavia, la creazione di una piattaforma multimodale digitale continua comporta investimenti considerevoli.** La creazione di una piattaforma continua da parte dell'offerente di rete TCCI è realistica solo se commissionata e finanziata dalla Confederazione.
  - Nella regolamentazione pianificata delle piattaforme digitali tramite l'**infrastruttura di dati sulla mobilità (MODI) della Confederazione** si deve tenere conto dell'elevata complessità dell'offerta (ad esempio i requisiti per il trasporto di merci pericolose, i requisiti specifici in relazione al materiale rotabile a seconda della merce trasportata o i requisiti dei clienti circa la protezione dei dati dei rispettivi flussi logistici) rispetto al traffico viaggiatori (offerta e prodotti più semplici). Inoltre, la quota del traffico transfrontaliero nel trasporto di merci è significativamente più elevata. A questo riguardo, è assolutamente necessario anche il sostegno delle piattaforme europee. **Nell'ambito del processo di elaborazione LIDMo, già in fase avanzata, si dovrebbe tenere conto degli interessi del trasporto di merci e garantire una rigorosa armonizzazione con i progetti europei.** Se non fosse possibile concordare i tempi di attuazione della LIDMo con l'entrata in vigore della LTM riveduta, si dovrebbe individuare un'alternativa alla creazione e al finanziamento della piattaforma.
- a. A questo scopo giudicate adeguato lo strumento proposto della convenzione sulle prestazioni da concludere con gli operatori del TCCI?

Sì.

- Lo strumento della **convenzione sulle prestazioni** (CP TCCI) quadriennale tra l'UFT e l'offerente del TCCI nella rete a scartamento normale è **adeguato** a consentire il mantenimento, l'ammodernamento e l'ulteriore sviluppo di questo tipo di traffico in una fase di transizione. L'offerta di rete deve poter essere acquisita da un'unica fonte. Per questo motivo, l'UFT deve stipulare anche **solo una CP TCCI per l'intera rete** nella rete a scartamento normale.
- Le FFS approvano gli **elementi** indicati per la CP TCCI:
  - **Definizione di offerta, rete e investimenti:** la CP TCCI definisce l'offerta proposta e la rete stabilita in consultazione con il settore. La **rete** deve poter essere adattata **con flessibilità** nel corso della durata della CP TCCI. **Il volume dell'offerta e la dimensione della rete sono direttamente correlati all'ammontare delle indennità annuali necessarie.** Si devono inoltre stabilire gli investimenti occorrenti per l'ulteriore sviluppo della rete.
  - **Evoluzione dei prezzi e formazione di riserve:** le FFS appoggiano la proposta di una politica flessibile dei prezzi in linea con i requisiti fissati nella CP TCCI. L'offerente della rete TCCI deve avere la possibilità di conseguire utili, formare riserve e investire il capitale nell'ulteriore sviluppo del TCCI o – in caso di quantitativi insufficienti – potervi attingere.

- **Requisiti chiari in materia di sovvenzioni e di legislazione sulla concorrenza:** indipendentemente dall'organizzazione giuridica, l'offerente di rete è tenuto a rispettare requisiti in materia di sovvenzioni e di legislazione sulla concorrenza. Nella consegna locale rimangono valide le norme dell'art. 6a OTM sull'accesso non discriminatorio.
  - L'offerta, la rete e gli investimenti devono essere stabiliti come previsto dai documenti di riferimento del traffico merci su binari: i **principi dell'offerta TCCI**, gli investimenti necessari per l'ammodernamento e la delimitazione rispetto agli altri tipi di trasporto del traffico merci su rotaia devono essere fissati **nell'accordo quadro** stipulato tra Confederazione e offerente del TCCI. Gli operatori del settore vengono consultati al riguardo. Le FFS accolgono con favore lo strumento delle **direttive comuni**, da elaborare sotto la responsabilità dell'UFT.
  - L'**accordo quadro** alla base della CP TCCI dovrebbe coprire un periodo di **almeno 12 anni** e contenere criteri che **ne consentano l'eventuale proroga**. Poiché per il sostegno al traffico di rete si è optato per la formulazione «possono», si deve rinunciare **alla scadenza di cui all'articolo di legge**.
- b. Ritenete che l'indennità d'esercizio e il contributo d'investimento per importanti ammodernamenti siano mezzi adeguati per il suddetto sviluppo?

Sì.

- **Le FFS sono favorevoli a indennità e contributi d'investimento in combinazione con le altre misure previste dal progetto di consultazione.**
  - **Tuttavia, in base alle conoscenze attuali, le FFS ritengono che il credito d'impegno di 300 milioni di franchi proposto dal Consiglio federale per la CP per il 2025-2028 non sia finanziariamente sufficiente.** Le FFS stanno elaborando le relative basi, impegnandosi a conseguire ulteriori ottimizzazioni ad es. potenziali o risparmi supplementari nel concetto di produzione o nelle definizioni dei prodotti. Col progredire dell'ammodernamento è presumibile che i fondi necessari possano essere ridotti, ma non eliminati completamente, a condizione che sia possibile sfruttare i potenziali di efficienza e produttività attesi come risultato dell'automazione, della digitalizzazione e delle misure di capacità programmate nella fase di ampliamento 2035. Qualora tali potenziali non si manifestino o debbano essere forniti sul mercato e ai clienti, per l'ammodernamento del traffico merci su rotaia saranno complessivamente necessarie molte più risorse.
  - Oltre ai costi considerati nel rapporto, attraverso la CP TCCI si dovranno assumere i costi aggiuntivi generati durante la fase di migrazione al DAK in conseguenza di perdite di sinergia nella produzione ferroviaria nel TCCI e costi operativi quali la consegna dei carri per la trasformazione e il successivo ritiro, il ricovero dei carri trasformati e la formazione del personale operativo.
- c. A vostro avviso vi sono mezzi più adeguati (ad es. messa a concorso dell'offerta TCCI)?

No.

- Se tuttavia si dovesse decidere e attuare una messa a concorso dell'offerta TCCI, essa dovrebbe avere luogo **per l'intera offerta di rete** sulla rete a scartamento normale. Inoltre, l'offerta di rete deve essere gestita da un offerente per l'intera durata dell'accordo quadro.

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

Sì.

- **Le FFS sono favorevoli alle misure proposte** con l'obiettivo di tenere maggiormente conto del trasporto di merci nella pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione.
- Per gli impianti infrastrutturali del traffico merci su rotaia vanno applicati i criteri della direttiva concernente la rilevanza degli impianti ferroviari per il piano settoriale. Gli impianti per il traffico merci che soddisfano i criteri della rilevanza per il piano settoriale devono essere inseriti nel piano settoriale Rotaia della Confederazione. Il criterio dell'«importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti» applicato solo nel traffico merci su rotaia deve essere ampliato a livello di legge e di ordinanza in modo da **poter includere e sovvenzionare adeguatamente anche gli impianti di rilevanza sovregionale**.
- Le FFS condividono la valutazione del Consiglio federale secondo cui i Cantoni devono svolgere un ruolo sempre più preciso. Si guarda quindi con favore alla definizione di superfici logistiche a livello sia cantonale che comunale. Inoltre, le FFS appoggiano la dichiarazione del Consiglio federale secondo cui **la concezione del trasporto di merci per ferrovia è uno strumento importante ai fini del consolidamento degli impianti esistenti per il traffico merci e va sviluppato ulteriormente**.
- **Le FFS sono favorevoli all'obbligo rivolto ai Cantoni di tenere conto nei propri piani direttori delle indicazioni della concezione direttamente indirizzate a loro**. Tuttavia, è decisivo l'obbligo previsto dalla legge di fissare le indicazioni anche nei piani di utilizzazione dei Comuni in modo vincolante per i proprietari fondiari. Inoltre, la Confederazione deve definire scadenze obbligatorie per l'inserimento degli impianti per il traffico merci su rotaia, inclusi terminali TC, nei piani direttori cantonali. In considerazione del continuo variare delle esigenze del mercato e dei clienti, sia la concezione del trasporto di merci che l'attuazione cantonale (a livello di strategie cantonali per il trasporto di merci e di piano direttore) vanno sottoposte a verifica regolare.
- Le FFS sono inoltre favorevoli all'**ampliamento del focus della concezione all'intero trasporto di merci, in particolare all'interfaccia tra rotaia e strada**, e al coinvolgimento di altri operatori nell'elaborazione. Deve essere garantito il collegamento dei binari all'infrastruttura stradale.

### Modifiche di legge

11. Sostenete le modifiche di legge proposte?

Sì, per la maggior parte. Le FFS richiedono le seguenti modifiche (in rosso):

- Art. 1a: «a. Traffico a carro completo isolato (TCCI): trasporto di merci in **base al principio del raggruppamento di** carri ferroviari isolati o in gruppi di carri **di più caricatori in una rete** con almeno un movimento di manovra nel traffico interno, d'importazione e d'esportazione»
  - Motivazione: secondo le FFS, la definizione di TCCI proposta non è sufficiente e deve contenere una chiara delimitazione rispetto ai treni completi (anch'essi manovrati), ai treni di linea con più fermate o anche alle soluzioni per i clienti (che non circolano nella rete).
- Art. 1a: «c. 3. Impianti di carico e scarico: impianti di carico pubblici, consistenti in binari e aree di carico, ~~comprese le gru e altre attrezzature di trasbordo;~~»
  - Motivazione: le gru e altre attrezzature di trasbordo non devono rientrare nell'accesso alla rete pubblica.
- Art. 2, cpv. 1, «a. uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci per ferrovia, con impianti a fune e per idrovia, orientato in particolare alla riduzione di gas serra e inquinanti atmosferici, **nonché all'efficienza energetica e nell'utilizzo dello spazio;**»
  - Motivazione: oltre alla riduzione dei gas a effetto serra, dal punto di vista della politica dei trasporti e dell'ambiente in futuro sarà prioritaria anche l'efficienza energetica e nell'utilizzo dello spazio.
- Art. 3, cpv. 3: «Coordina la concezione con **le direttive comuni degli operatori del trasporto di merci su rotaia**, lo sviluppo delle infrastrutture ferroviaria, stradale e portuale e degli impianti del trasporto di merci sotterraneo, con il Piano settoriale dei trasporti, con gli altri piani settoriali della Confederazione e con i piani direttori cantonali.»
- Art. 3, cpv. 5: «I Cantoni tengono conto della concezione **in particolare** nei loro piani direttori, **di utilizzazione e di agglomerazione a livello cantonale, regionale e comunale.**»
  - Motivazione: la definizione di superfici logistiche a livello sia cantonale che comunale dovrebbe essere formalizzata nella legge.
- Art. 3a, cpv. 1: «**L'UFT elabora con la partecipazione degli operatori del settore del trasporto di merci per ferrovia elaborano** direttive **comuni** concernenti il raggiungimento degli obiettivi della presente legge **in linea con gli sviluppi in ambito europeo**. Le direttive ~~possono~~ vertono **in particolare** su: [...]»
  - Motivazione: l'UFT deve essere il responsabile principale dell'elaborazione della concezione, ma di principio le direttive devono rispecchiare la posizione degli «operatori del settore del trasporto di merci per ferrovia».
- Art. 5, cpv. 3: «**I Cantoni, tramite misure di pianificazione del territorio, garantiscono un trasporto efficiente delle merci pericolose, soprattutto nelle zone densamente abitate.**»
- Art. 8, cpv. 3: «Il contributo della Confederazione ammonta al 40–60 per cento dei costi computabili. Per progetti d'importanza nazionale **o sovraregionale** sotto il profilo della politica dei trasporti può essere aumentato fino all'80 per cento.»

- Motivazione: oltre ai progetti d'importanza nazionale sotto il profilo della politica dei trasporti, devono ricevere l'incentivo più elevato anche quelli di rilevanza sovregionale.
- Art. 8, cpv. 6: «La Confederazione, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), conclude con i gestori degli **impianti di trasbordo e di carico** convenzioni quadriennali, in cui sono convenuti gli investimenti dei gestori e gli importi massimi dei contributi della Confederazione.»
  - Motivazione: deve essere possibile concludere convenzioni anche se un gestore privato richiede contributi d'investimento per elementi d'impianto di una piattaforma multimodale (impianto di carico e scarico).
- Art. 9a, cpv. 2: «La Confederazione, rappresentata dall'UFT, e gli operatori del TCCI sulla rete a scartamento normale o ridotto concludono convenzioni sulle prestazioni ogni quattro anni. Le prestazioni **nella rete a scartamento normale comprendono le offerte e la produzione della rete TCCI secondo l'art. 1a LTM.**»
  - Motivazione: la formulazione proposta «Le prestazioni comprendono l'invio e il ritiro di carri e gruppi di carri su impianti di trasbordo e di carico» è fuorviante e lascia intendere che nel TCCI venga sovvenzionato solo l'ultimo miglio. È opportuno rinviare alla definizione di cui all'art. 1a.
- Art. 9a, cpv. 4: «Per lo sviluppo del TCCI e gli investimenti e le indennità necessarie **concludono** un accordo quadro che copre più quadrienni.»
  - Motivazione: l'accordo quadro è una componente fondamentale dei rapporti contrattuali tra l'offerente del TCCI e l'UFT. È il presupposto per la sicurezza degli investimenti sia dell'offerente del TCCI che dei clienti e garantisce che entrambi investano nella logistica ferroviaria. Se si rinuncia alla scadenza dell'art. 9a (art. 28, cpv. 3) è possibile conservare la formulazione «possono».
- Art. 9a, cpv. 5: «b. consentire miglioramenti nella pianificazione, nella fornitura delle prestazioni e nel coordinamento dell'offerta **tra gli offerenti;**»
- Art. 9a, cpv. 7: «Adottano i provvedimenti organizzativi necessari per evitare un finanziamento trasversale da parte del TCCI a favore dei settori aziendali non promossi e altre distorsioni della concorrenza. Le prestazioni fornite tra gli operatori sono **fatturate** a condizioni di mercato.
- Art. 9b, cpv. 1: «La Confederazione può erogare ai **mittenti e ai destinatari** contributi forfettari per ogni carro ferroviario operato nell'ambito del carico di merci su ferrovia e del trasbordo di merci tra la ferrovia e altri vettori di trasporto.»
  - Motivazione: il bonus non deve essere erogato ai gestori dei binari di raccordo, ma direttamente ai caricatori. Si può così rinunciare al trasferimento del bonus attraverso i rapporti commerciali.



- Art. 10, cpv. 2: «Promuove, con contributi a fondo perso forfettari e prestiti rimborsabili senza interessi, l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale e di altri componenti di automazione e digitalizzazione per i veicoli impiegati per il trasporto di merci per ferrovia.»
  - Motivazione: per raggiungere gli obiettivi di ammodernamento e automazione della produzione nel traffico merci su rotaia formulati, il Consiglio federale deve poter sovvenzionare non solo il DAK.
- Art. 10, cpv. 3: «Il contributo d'investimento della Confederazione ammonta, ~~considerato l'interesse proprio del richiedente,~~ mediamente al 60 per cento, i prestiti rimborsabili senza interessi ammontano al massimo al 20 per cento dei costi computabili.
  - Motivazione: l'interesse proprio del richiedente non dovrebbe avere alcuna influenza sull'importo del contributo d'investimento. In alcuni casi – ad esempio, conversione anticipata – l'importo forfettario dovrebbe anche superare il 60% dei costi computabili.
- Art. 12, cpv. 2: «I Cantoni e i Comuni definiscono queste misure nei loro piani direttori e di utilizzazione.»
- Art. 19a, cpv. 3: «Il Consiglio federale designa nella concezione del trasporto di merci gli impianti di trasbordo TC di importanza nazionale e sovraregionale sotto il profilo della politica dei trasporti.»
- Art. 19a, cpv. 4: «I Cantoni e i Comuni definiscono queste misure nei loro piani direttori e di utilizzazione.»
- Art. 28, cpv. 3: ~~«3 L'articolo 9a ha effetto sino al 31 dicembre 20xx.»~~
  - Motivazione: se nel cpv. 1 dell'art. 9a si applica la formulazione «possono», non è necessaria una scadenza di validità.

## Altre osservazioni

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

a) **Reporting della Confederazione sulla sovvenzione del traffico merci su rotaia nella superficie (analogamente alla politica di trasferimento del traffico)**

Per lo sviluppo del traffico merci su rotaia nella superficie e in particolare nel TCCI suggeriamo un monitoraggio e un reporting analogamente alla politica di trasferimento del traffico nel trasporto di merci transalpino. Il monitoraggio dovrebbe basarsi su parametri definiti e comprendere le seguenti categorie:

- Sviluppo della struttura dei clienti/del settore
- Sviluppi dei quantitativi/concorrenza inter e intramodale
- Monitoraggio delle capacità e dei quantitativi
- Sviluppo macroeconomico e sotto il profilo della politica ambientale
- Sviluppo delle sovvenzioni

Gli sviluppi andrebbero rilevati, valutati ed eventualmente consolidati con misure su base annuale. La gestione del monitoraggio dovrebbe competere all'UFT.