Public Affairs e regolamentazione · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dell'ambiente UFAM
3003 Berna

Per e-mail a: raphael.bucher@bafu.admin.ch

Berna, 1 aprile 2022

Revisione della legge sul CO_2

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci dato la possibilità di esprimere un parere sulla revisione della legge sul CO_2. Le FFS accolgono con favore la rapidità con cui il Consiglio federale ha elaborato un nuovo disegno di legge, dopo la votazione popolare tenutasi a giugno 2021.

Il settore ferroviario fornisce un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'accordo di Parigi da parte della Svizzera. Con la loro strategia, le FFS mirano a ridurre notevolmente le proprie emissioni di gas serra e raggiungere la neutralità climatica a partire dal 2030. Nel supportare l'indirizzo strategico di tale revisione, le FFS avanzano le seguenti richieste.

1. Traffico ferroviario viaggiatori transfrontaliero a lunga percorrenza

Le FFS accolgono con favore l'inserimento del nuovo art. 37a relativo al traffico viaggiatori transfrontaliero. In base al rapporto esplicativo concernente la legge, il finanziamento è finalizzato al potenziamento del trasporto notturno. Le FFS supportano tale indirizzo strategico e riconoscono nel trasporto notturno il notevole potenziale di trasferimento diretto dal traffico aereo alla ferrovia. Tuttavia, la limitazione degli aiuti finanziari alla fine del 2030 può essere fonte di criticità. Ipotizzando delle condizioni quadro invariate sul piano economico, il trasporto notturno non raggiungerebbe l'autosufficienza dopo tale data. Si suggerisce pertanto di non stabilire una scadenza per il finanziamento. Ciò inoltre agevolerebbe quanto previsto dall'art. 37a cpv. 3 lett. a, ovvero la disponibilità dell'offerta per più anni, anche oltre il 2030. Introdurre un'offerta deficitaria, il cui finanziamento non sarebbe più assicurato già dopo pochi anni d'esercizio, rende difficile investire in nuovo materiale rotabile di valore, con costi di acquisto elevati e una vita utile lunga almeno 25 anni. La qualità dell'offerta ne risentirebbe enormemente, ma solo un livello qualitativo elevato potrebbe garantire il massimo effetto in termini di trasferimento.

FFS SA
Public Affairs e regolamentazione
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
meier.bernhard@sbb.ch / www.ffs.ch

C2 – Internal

Il limite di 30 milioni di franchi all'anno fissato al cpv. 1 è sufficiente per la prima fase di ampliamento prevista dai piani delle FFS già comunicati. Qualora l'offerta nel trasporto notturno venisse ulteriormente ampliata, sarà necessario un maggiore finanziamento.

Richiesta: eliminare completamente l'art. 37a cpv. 2.

2. Conversione delle locomotive diesel o acquisto di nuove locomotive a doppia alimentazione elettrica

FFS Cargo possiede 75 locomotive di manovra (45 Am 843 e 30 Eem 923) e ha in leasing 12 locomotive a doppia alimentazione (H3, diesel-batteria). La flotta di Am 843 emette circa 10 000 tonnellate di CO_2 all'anno, quella di Eem 923 circa 600.

- A motivo della complessità tecnica e dell'età avanzata (ultimo terzo del ciclo di vita), non appare ragionevole convertire la flotta Am 843, ma piuttosto sostituirla.
  FFS Cargo ne sta prendendo in esame la sostituzione con locomotive a doppia alimentazione elettrica (pantografo-batteria) con orizzonte di attuazione 2029/2030. Ciascuno di questi veicoli ha un costo di circa 4 milioni di franchi.
- La flotta di Eem 923 è nel primo terzo del ciclo di vita e i presupposti per una sua conversione tecnica sono molto più favorevoli, dal momento che i veicoli possiedono già un pantografo. Un intervento di questo tipo, previsto nel medio termine, risponderebbe alla finalità del disegno di legge.

Indipendentemente dalla scelta di una conversione dei veicoli esistenti o di una loro rottamazione anticipata e successivo acquisto o noleggio di nuovi veicoli a doppia alimentazione, l'importante è favorire l'obiettivo della riduzione di CO_2 investendo in tecnologie ibride.
Solo un finanziamento iniziale all'avvio del ciclo di investimento consentirà a FFS Cargo di rottamare i veicoli prima che abbiano raggiunto il fine vita o sottoporli a significative misure di conversione, risparmiando così un totale di 10 600 tonnellate di CO_2.

Richiesta: integrare l'art. 41a come segue:
Art. 41a Promozione di tecnologie di propulsione neutrali dal punto di vista delle emissioni di CO_2 nel trasporto pubblico su strada, nella navigazione e per locomotive
…
1 Nell'ambito del trasporto pubblico su strada e della navigazione pubblica, nonché per le locomotive, la Confederazione può concedere... [resto invariato]

SBB CFF FFS

3. Modifica alla legge sul traffico pesante (LTTP)

Le FFS fanno presente che l'esenzione totale dalla TTPCP per veicoli ad azionamento elettrico non appare proporzionata. La tassa è finalizzata alla copertura dei costi esterni del traffico pesante. Anche i veicoli ad azionamento elettrico causano costi esterni, ad esempio rumore e fabbisogno di spazio, che rimangono scoperti. Inoltre, essendo sprovvisti di motore termico, non sono soggetti ad alcuna imposta sugli oli minerali. Già così quindi non vi è partecipazione finanziaria alle spese infrastrutturali.

Di conseguenza, siamo espressamente favorevoli a che l'esenzione dalla TTPCP sia applicata solo fino al 2030. Riconosciamo che gli autocarri ad azionamento elettrico causino minori costi esterni e quindi debbano essere agevolati a tempo determinato. Quindi è ragionevole che siano *parzialmente* esentati dalla TTPCP. Va inoltre considerato che solo un'esenzione parziale è conforme al mandato del Parlamento, che nella mozione 19.431 adottata parla chiaramente di una «*riduzione* dell'obbligo TTPCP» (e non di un'esenzione totale). L'entità dell'esenzione può essere stabilita successivamente nell'ordinanza sul traffico pesante, che già oggi disciplina l'importo della TTPCP.

Richiesta: modificare l'art. 4, cpv. 1bis del progetto di legge LTTP come segue:

I veicoli alimentati esclusivamente a elettricità o con idrogeno come fonte energetica sono parzialmente esentati dalla tassa fino al 31 dicembre 2030.

4. Finanziamento di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici

Le FFS accolgono con favore il previsto finanziamento di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici in edifici abitativi, aziende e parcheggi pubblici. Gli investimenti nelle infrastrutture per la ricarica elettrica sono poco redditizi e i tempi di ammortamento per la copertura dei costi sostenuti sono davvero lunghi. Nei prossimi cinque anni le FFS investiranno circa 9 milioni di franchi nel potenziamento di infrastrutture per la ricarica elettrica, a beneficio della comunità e dell'accesso della popolazione agli impianti necessari.

Sono pianificati i seguenti progetti:

- ampliamento degli oggetti locati esistenti (edifici abitativi) con 100-200 stazioni di ricarica (2022-2025);
- ampliamento degli edifici di esercizio con 400-500 stazioni di ricarica per i veicoli delle proprie flotte e del personale (2022-2026);
- ampliamento dei parcheggi P+Rail con circa 200 stazioni di ricarica pubbliche (2023-2027).

SBB CFF FFS

Sia per le infrastrutture di base che per le stazioni di ricarica sono previsti contributi di incentivazione fissi. Per le stazioni possono anche essere previsti contributi fissi in funzione del tipo di carica e della sua potenza (CA o CC), non essendoci grandi differenze di prezzo. Riteniamo invece che non siano adatti per le infrastrutture di base, i cui costi variano molto da sede a sede a seconda delle diverse condizioni locali. I contributi fissi consentirebbero di installare le infrastrutture necessarie solo laddove ciò fosse agevole e conveniente. L'offerta non sarebbe invece realizzabile nelle sedi in cui l'installazione si rivelasse più costosa, sebbene la necessità di una stazione di ricarica sia sentita più urgentemente proprio in queste aree perlopiù isolate e ancora scarsamente servite. È notevolmente più dispendioso investire in infrastrutture di base che in una stazione di ricarica.

Pertanto, ai fini del calcolo degli aiuti finanziari in conformità all'art. 37 cpv. 3 del progetto di legge sul CO_2, proponiamo di aumentare i contributi di incentivazione per le infrastrutture di base e chiediamo che vengano determinati in percentuale sull'importo effettivamente investito.

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste. Le FFS saranno liete di assistere gli esperti dell'Amministrazione federale nell'elaborazione delle disposizioni esecutive ai sensi dell'art. 37 cpv. 3, dell'art. 37a cpv. 4 e dell'art. 41a cpv. 3 Per qualsiasi chiarimento è possibile rivolgersi a matthieu.boillat@sbb.ch.

Cordiali saluti

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Delegato Public Affairs e regolamentazione

In copia a:

- Guido Vasella, responsabile Stato maggiore di direzione imprese parastatali, DATEC
- Gery Balmer, capodivisione Politica, Vicedirettore, UFT