

Direzione del Gruppo · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Berna 65

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
3003 Berna

Per e-mail a: sachplanverkehr@are.admin.ch

Berna, 9 dicembre 2020

Presa di posizione delle FFS in merito al «Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica».

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di prendere posizione riguardo al «Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica» nell'ambito della procedura di audizione e partecipazione.

La parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti definisce la strategia del Consiglio federale per lo sviluppo a lungo termine del sistema globale dei trasporti e il relativo coordinamento con lo sviluppo del territorio. In particolare, stabilisce gli indirizzi della politica delle infrastrutture di trasporto sotto forma di obiettivi, principi e priorità ed è vincolante per le autorità.

Intendiamo il Piano settoriale come un quadro che non pregiudica alcuna soluzione per lo sviluppo integrato di «territorio, ferrovia, strada, ambiente». Accogliamo con favore il fatto che l'attenzione si concentri sul coordinamento e sulla collaborazione tra i vari livelli istituzionali e le diverse pianificazioni settoriali nonché sull'identificazione precoce di eventuali conflitti di obiettivi, lasciando margine di manovra nell'attuazione.

Di seguito cogliamo volentieri l'opportunità di presentarvi le nostre osservazioni concrete. Nell'allegato trovate ulteriori richieste di modifica che riguardano principalmente le aree d'intervento.

1. Concretizzare la visione strategica con specifiche sugli obiettivi di ripartizione modale

Affinché la parte programmatica possa effettivamente fungere da strategia di mobilità per tutti i vettori di trasporto, proponiamo di concretizzare la visione strategica «Mobilità e territorio» con specifiche sugli obiettivi di ripartizione modale. Idealmente gli obiettivi vengono integrati con valori soglia sulle densità di utilizzo, differenziati in base al tipo di spazio.

FFS SA

Direzione del Gruppo
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Berna 65 · Svizzera
Telefono +41 51 285 00 10
vincent.ducrot@sbb.ch · www.ffs.ch

Richieste di modifica

(Cap. 4) Strategie di sviluppo e principi d'azione: **integrare specifiche sugli obiettivi di ripartizione modale nel trasporto passeggeri, idealmente con valori soglia sulle densità di utilizzo per ogni tipo di spazio.**

Esempi:

- spazi urbani: ripartizione modale TP min. 30% e >150 utenti per ettaro;
- spazi periurbani: ripartizione modale TP min. 20% e 120-150 utenti per ettaro.

Aggiungere che si punta a un aumento della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico anche nel trasporto merci svizzero.

2. Esplicitare maggiormente l'efficienza economica

Riteniamo positivo il fatto che il Piano settoriale attribuisca importanza all'efficienza economica del sistema di mobilità. Tuttavia, suggeriamo di presentare questo obiettivo in modo più chiaro ed esplicito. Un sistema ferroviario/di trasporto pubblico gestito secondo principi di redditività ha un elevato valore per l'economia, che deve essere preservato. Gestori dell'infrastruttura, committenti e fornitori dei trasporti pubblici devono garantire in maniera affidabile e sostenibile un rapporto ottimale tra domanda e offerta nonché un esercizio stabile, tenendo conto dell'efficienza economica, del finanziamento dei poteri pubblici e dei costi conseguenziali a livello di manutenzione ed esercizio. Questo anche alla luce del fatto che nel Piano settoriale è previsto un aumento dell'assunzione dei costi da parte degli utenti. Ovviamente l'efficienza economica include anche l'internalizzazione dei costi esterni sia nel trasporto passeggeri sia nel trasporto merci. Accogliamo con favore questo indirizzo strategico, che esclude esplicitamente il servizio universale stabilito a livello politico per il settore della mobilità nel trasporto passeggeri. Questo principio dovrebbe essere seguito dall'azione, in quanto promuove la competitività/l'attrattiva dei trasporti pubblici e del traffico lento e crea incentivi per una mobilità sostenibile.

Richiesta di modifica

(Cap. 3) Nuovo obiettivo aggiuntivo: **gestori dell'infrastruttura, committenti e fornitori dei trasporti pubblici devono garantire in maniera affidabile un rapporto ottimale tra domanda e offerta nonché un esercizio stabile, tenendo conto dell'efficienza economica, del finanziamento e dei costi conseguenziali degli ampliamenti infrastrutturali. Per garantire il finanziamento a lungo termine e il mantenimento del valore dell'intero sistema di mobilità, è necessaria un'interpretazione più ampia delle correlazioni finanziarie tra investimenti infrastrutturali, esercizio/produzione, obiettivi di efficienza, internalizzazione dei costi esterni e finanziamento da parte degli utenti.**

3. Sviluppare l'offerta/la rete ferroviaria in modo orientato alla domanda, sostenibile e mirato, con tempi di percorrenza ridotti

Accogliamo con favore il fatto che la visione strategica 2050 preveda la combinazione dei vettori di trasporto in funzione dei loro vantaggi, l'ottimizzazione delle interfacce tra i sistemi di trasporto e il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti. Riguardo ai principi di pianificazione, abbiamo le seguenti osservazioni.

- Le FFS non concordano con il principio «Gli ampliamenti delle infrastrutture non devono essere determinati sistematicamente dalla domanda». Siamo convinti che gli ampliamenti infrastrutturali derivino sistematicamente dalla domanda e dall'offerta sviluppata su tale base e che debbano essere prioritizzati di conseguenza. Un allontanamento da questo paradigma comporta il rischio di peggiorare l'efficienza economica del sistema ferroviario.
- Riteniamo che il principio di pianificazione «L'aumento della capacità ha la precedenza sulla riduzione dei tempi di percorrenza» sia troppo restrittivo e non sufficientemente orientato agli obiettivi, soprattutto tra i centri dei grandi agglomerati. Nell'ottica di aumentare la ripartizione modale, l'efficienza e l'attrattiva della ferrovia, si dovrebbe predisporre/prevedere espressamente una riduzione dei tempi di percorrenza, in particolare tra i centri metropolitani. Il traffico indotto generato andrà contrastato con misure di indirizzamento di natura tariffaria o territoriale.
- Nel Piano settoriale vengono riportate stazioni del traffico a lunga distanza anche tra i grandi centri d'agglomerato. Secondo la visione del futuro delle FFS, occorre essere cauti riguardo a queste fermate, in quanto aumenterebbero il bacino di utenza degli agglomerati e avrebbero effetti indesiderati sul traffico S-Bahn a valle.
- In base al Piano settoriale, i collegamenti TP sovra regionali dalla cintura d'agglomerato avvengono sempre attraverso il centro d'agglomerato. Questo indirizzo strategico deve essere esaminato criticamente. In alternativa si potrebbero potenziare i collegamenti ferroviari sovra regionali con fermate nelle località centrali. In questo modo si renderebbe superflua la deviazione attraverso il centro d'agglomerato e si contribuirebbe così a decongestionare i nodi.
- Il principio secondo cui i collegamenti ferroviari verso/all'interno degli spazi rurali si basano sui pochi assi esistenti dovrebbe essere integrato con l'idea che la ferrovia orienta la sua politica di fermata in via prioritaria ai piccoli centri. Il Piano settoriale non dovrebbe escludere un'eventuale sostituzione delle fermate ferroviarie con il trasporto pubblico su strada.
- Il tema del traffico ciclistico occupa un ruolo di primo piano nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti. Questo sviluppo e il conseguente traffico supplementare devono essere ben coordinati con la pianificazione delle piattaforme dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il fabbisogno di superfici nelle stazioni.
- La tipologia delle piattaforme dei trasporti è orientata agli obiettivi. Al fine di garantire il necessario margine di manovra nell'attuazione, suggeriamo di non esplicitare le funzionalità (ad es. servizi in stazione, parcheggio TIM) o di indicare espressamente che sono possibili/non si escludono offerte/funzionalità alternative.

- Non da ultimo apprezziamo le considerazioni sull'assicurazione dell'approvvigionamento in roccia dura per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto ad alta capacità di rilevanza nazionale. Sugeriamo di attribuire un'importanza analoga alle discariche per il materiale di scavo.
- Nel Piano settoriale occorre definire come è possibile coordinare (anche a livello inter-cantonale) e conciliare la costruzione di impianti infrastrutturali rilevanti per il sistema con l'assicurazione di superfici per l'avvicendamento delle colture.

Richieste di modifica

- (Cap. 4) Integrare: «**La ferrovia è la colonna portante dello sviluppo degli insediamenti. Quest'ultimo deve essere promosso in via prioritaria nelle località con collegamento ferroviario. Ulteriori fermate ferroviarie devono essere esaminate criticamente.**»
- (Cap. 4) Riformulare il principio: «**Il fabbisogno di infrastrutture ferroviarie è determinato dall'offerta nel trasporto passeggeri e merci, che si orienta alla domanda.**»
- (Cap. 3.2) Riformulare il principio: «Tra i centri dei grandi agglomerati l'infrastruttura presenta un'elevata capacità e **i tempi di percorrenza su rotaia vengono ridotti in maniera puntuale.**»
- (Cap. 3.2) Integrare: «**Negli spazi rurali la ferrovia si orienta in via prioritaria ai piccoli centri.**»
- (Cap. 3.2) Tipologia delle piattaforme dei trasporti: **non esplicitare le funzionalità o indicare espressamente che vi è margine di manovra nell'attuazione.**
- (Cap. 4.3) Nuovo capitolo separato: **discariche per il materiale di scavo.**
- (Cap. 4.3) Nuovo capitolo separato: **definire come è possibile coordinare (anche a livello inter-cantonale) e conciliare la costruzione di impianti infrastrutturali rilevanti per il sistema con l'assicurazione di superfici per l'avvicendamento delle colture.**

4. Prospettiva futura globale degli impianti sovraordinati nel trasporto merci

Il trasporto merci è un pilastro centrale dell'approvvigionamento e dello smaltimento nel nostro Paese. Tuttavia, attualmente manca di gran lunga una prospettiva futura per tutti i vettori di trasporto e livelli istituzionali riguardo agli assi e impianti sovraordinati del trasporto merci. Nel Piano settoriale suggeriamo di menzionare gli impianti di trasbordo TC e la logistica urbana come parte integrante dello sviluppo degli insediamenti e come concetto di approvvigionamento e smaltimento sostenibile delle città, collocandoli nelle rispettive aree d'intervento. Occorrono direttive per garantire che la costruzione di grandi impianti di approvvigionamento e smaltimento senza accesso ferroviario avvenga solo in presenza di una valida motivazione/in casi eccezionali.

Richieste di modifica/integrazioni

- (Cap. 6) Integrare: gli **assi sovraordinati del trasporto merci** e gli **impianti TC** vanno indicati in modo vincolante nel Piano settoriale nelle rispettive aree d'intervento.
- (Cap. 4) Strategia di sviluppo complementare: **per tutti i vettori di trasporto e livelli istituzionali, occorre garantire la pianificazione di impianti sovraordinati nel trasporto merci. La logistica urbana deve essere considerata parte integrante dello sviluppo degli insediamenti.**

5. Promozione mirata della digitalizzazione delle infrastrutture e dell'indirizzamento del traffico

Le infrastrutture di trasporto associate a elevati investimenti vengono valorizzate anche attraverso il continuo sviluppo tecnico. Nel Piano settoriale suggeriamo di gettare le basi per la svolta digitale. Il Piano settoriale dovrebbe porre l'accento sulla promozione mirata della digitalizzazione delle infrastrutture lungo le tratte e nei nodi al fine di aumentarne l'efficienza e la capacità, garantire la solidità dell'offerta futura e stabilizzare i costi di sistema nella produzione ferroviaria.

L'indirizzamento temporale e spaziale della domanda di trasporto richiesto nel Piano settoriale dovrebbe andare oltre la creazione di condizioni quadro: sistemi d'incentivi più o meno efficaci possono portare al passaggio ad abitudini di trasporto più sostenibili. Questi sistemi avranno un'elevata percentuale di componenti digitali, il cui sviluppo e la cui attuazione dovrebbero essere garantiti a livello nazionale dalla Confederazione.

Richiesta di modifica

(Cap. 4) Nuova strategia di sviluppo separata: **digitalizzazione delle infrastrutture lungo le tratte e nei nodi al fine di aumentarne l'efficienza e la capacità, garantire la solidità dell'offerta futura e stabilizzare i costi di sistema nella produzione ferroviaria.**

Vi ringraziamo per la considerazione che vorrete accordare alle nostre richieste.

Rimaniamo a disposizione in qualsiasi momento per rispondere alle eventuali domande o per spiegare più dettagliatamente la nostra presa di posizione in occasione di un colloquio. Oltre ai firmatari, non esitate a rivolgervi anche ad Annette Antz (annette.antz@sbb.ch).

Cordiali saluti

Vincent Ducrot
CEO

Bernhard Meier
Membro della Direzione del Gruppo
Responsabile a.i. Comunicazione

Allegato: Richieste di modifica dettagliate
Copia a: Matthias Ramsauer, Segretario generale del DATEC; Peter Füglistaler, Direttore dell'UFT; Frank Schley, AFF.