

di Edy Bernasconi

La rete ferroviaria è in affanno. Aumentano il numero dei viaggiatori e il volume delle merci trasportate. Le Ffs faticano a stare al passo. In risposta all'iniziativa 'Per i trasporti pubblici', governo e parlamento hanno elaborato il progetto Faif in votazione il 9 febbraio.

Sui binari del futuro

Le ferrovie rischiano di finire vittima del proprio successo. Ad affermarlo, qualche anno fa, era stato il direttore delle Ffs Andreas Meyer. La si legga anche come una provocazione, ma la frase del Ceo della nostra più importante compagnia ferroviaria può essere difficilmente smentita. Negli ultimi venti anni l'offerta di trasporto per i passeggeri è cresciuta del 40 per cento, ma il loro numero è aumentato del 60 per cento. Il traffico merci, a sua volta, ha conosciuto un incremento del 25 per cento. Ogni giorno oltre 1,2 milioni di persone viaggiano in treno. Sono invece 260mila le tonnellate di merci che vengono quotidianamente spostate su rotaia. È sempre più difficile tenere il passo con la domanda e i costi per il mantenimento in efficienza delle linee seguono pure una linea ascendente. Viene da qui l'esigenza di ripensare il finanziamento del mantenimento della rete e, soprattutto, per la realizzazione di nuovi progetti. È partendo da queste riflessioni che il Consiglio federale ha presentato il progetto Faif (Finanziamento e ampliamento della rete ferroviaria) sul quale il popolo sarà chiamato a esprimersi. La proposta del governo, fatta propria dal parlamento, vale anche quale controprogetto diretto all'iniziativa 'Per i trasporti pubblici', che è stata nel frattempo ritirata. Il pilastro di Faif è la creazione di un Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), chiamato a sostituire il Fondo per i grandi progetti ferroviari (Ftp), istituito nel 1992 a seguito, anche qui, di una votazione popolare e utilizzato, in particolare, per la costruzione delle gallerie di base del Loetschberg e del Gottardo. Il nuovo fondo è destinato ad avere una durata illimitata nel tempo e sarà alimentato con i soldi che già oggi confluiscono annualmente nell'Ftp per un ammontare di 1,6 miliardi (950 milioni di proventi dalla Tassa sul traffico pesante, 360 milioni dall'Iva e 260 milioni dall'imposta sugli oli minerali con limite temporale, in questo ultimo caso, nel 2030), con i mezzi che finora la Confederazione girava alle Ffs e alle ferrovie private (circa 2,3 miliardi) nell'ambito dei contratti di prestazioni per il mantenimento della rete e il suo esercizio oltre che, infine, con il contributo che i Cantoni attualmente versano alle ferrovie private per i loro progetti (300 milioni).

A queste risorse già disponibili si aggiungono un aumento del contributo tramite i mezzi propri della Confederazione (100 milioni), il prelievo di un ulteriore 1 per mille dall'Iva, ma solo fino al 2030, e un contributo supplementare dei Cantoni pari a 200 milioni. Per compensare l'aumento dei mezzi messi a disposizione dalla Confederazione è previsto di ridurre il limite di deducibilità fiscale delle spese di trasferta per i pendolari a un massimo di 3'000 franchi, ciò che dovrebbe permettere mag-



giori introiti fiscali per almeno 200 milioni ogni anno, e un corrispettivo ritocco delle tasse sul prezzo pagato dalle società ferroviarie per l'utilizzo delle tratte, misura quest'ultima che si ripercuoterà a partire dal 2017 sulle tariffe a carico degli utenti. Sono queste ultime, tra l'altro, le misure più controverse sulle quali fanno leva i contrari al decreto in votazione.

Non tutti questi soldi andranno a favore della progettazione e della realizzazione di nuove tratte o del potenziamento di quelle esistenti. Essi serviranno nella misura del 16 per cento per il rimborso degli anticipi versati dalla Confederazione nel preesistente Fondo per i trasporti pubblici (Ftp), con i relativi interessi. La fetta maggiore del nuo-

vo fondo è poi finalizzata al mantenimento dell'efficienza della rete e a garantirne l'esercizio e ciò nella misura del 60 per cento. Va detto, a questo proposito che, negli ultimi anni, anche a seguito del forte aumento della domanda di trasporto, l'infrastruttura ferroviaria è stata sottoposta a una accresciuta pressione e sono quindi stati accumulati ritardi nella manutenzione, ritardi che vanno recuperati. Per nuovi progetti resta a disposizione il 24 per cento delle entrate del fondo. Ciò, tradotto in moneta e per la prima fase che si estende sull'arco di tempo compreso tra il 2017 e il 2025, comporta per i nuovi investimenti una somma di 6,4 miliardi. Il Consiglio federale avrebbe voluto limitare tale cifra di circa la metà (3,5

miliardi), ma il Consiglio degli Stati prima, seguito dal Nazionale poi, l'hanno ritoccata verso l'alto. Va precisato, a questo proposito, che sono già in cantiere investimenti pari a 5,4 miliardi sulla base del Sinf (Sviluppo dell'infrastruttura) votato dal parlamento nel 2009. È anche per questa ragione che l'Associazione traffico e ambiente ha deciso di ritirare la sua iniziativa 'Per i trasporti pubblici', la quale chiedeva di aumentare la quota delle entrate derivanti dalle tasse sugli oli minerali, ripartendola in parti uguali tra strada e rotaia. I nuovi progetti saranno inseriti in un Piano di sviluppo strategico che sarà sottoposto regolarmente al parlamento e che, da qui al 2050, prevede investimenti globali per 40 miliardi.

LE PRIORITÀ

► **Investimenti per 6,4 miliardi** Sono 6,4 i miliardi che la Confederazione intende destinare ai nuovi investimenti in ambito ferroviario tra il 2017 ed il 2025.

► **Cadenze e frequenze** Con i contenuti del decreto si intendono concretizzare gli obiettivi già presenti nel piano di Ferrovia 2000. I tempi di percorrenza nei collegamenti tra i poli principali a livello nazionale (un'ora) vanno generalizzati e, inoltre, sulle tratte più frequentate si vuole passare da un treno ogni ora a uno ogni 30 minuti o, persino, ogni quarto d'ora.

► **Treni più lunghi** Oggi sulle tratte più frequentate il posto a sedere non è più garantito. Con gli adattamenti alle linee che si intendono progressivamente attuare dovranno poter circolare composizioni di una lunghezza fino a 400 metri. Con treni più lunghi sarà pure possibile trasportare un numero maggiore di passeggeri con minori disagi.

► **Le opere principali** I maggiori interventi sono programmati negli agglomerati dell'Altipiano. Figurano tuttavia anche investimenti che interessano il Ticino. È così prevista la posa del terzo binario per eliminare il collo di bottiglia tra Bellinzona e Giubiasco e il raddoppio tra Contone e Tenero.

l'estensione della capacità del tunnel del Loetschberg e tra Basilea e l'Altipiano. A beneficiare del Faif non saranno comunque solo le Ferrovie federali. Anche le compagnie private rientrano nel paniere degli investimenti previsti, a tutto vantaggio in particolare del traffico regionale anche nelle aree periferiche. Tutto questo nonostante gran parte delle risorse, che confluiranno nel Fondo FinFer, saranno destinate alla manutenzione e all'esercizio della rete, ma anche alla restituzione degli anticipi della Confederazione andati ad alimentare il Fondo per i trasporti pubblici.

di Edy Bernasconi

CHE COS'È IL FAIF

► **Una base per il futuro della ferrovia** Con il decreto Faif (Finanziamento e ampliamento della rete ferroviaria) Consiglio federale e parlamento intendono porre le basi per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale.

► **Controprogetto all'iniziativa 'Per i trasporti pubblici'** Faif è anche la risposta all'iniziativa popolare che era stata lanciata dall'Associazione traffico e ambiente, con la quale si chiedeva di ripartire in parti uguali i proventi dell'Imposta sugli oli minerali tra strada e rotaia. L'iniziativa è stata nel frattempo ritirata.

► **Un fondo speciale** Il decreto in votazione pone le basi costituzionali per finanziare in modo duraturo sia i nuovi progetti in materia ferroviaria sia il mantenimento della rete esistente e il suo esercizio. A questo scopo sarà istituito il Fondo per il finanziamento della rete ferroviaria (Finfer). In esso confluiranno le risorse finora destinate al Fondo per i trasporti pubblici (Ftp), quelle che Confederazione e Cantoni versavano alle società ferroviarie nell'ambito dei contratti di prestazioni e nuove entrate come, ad esempio, l'1 per mille dell'Iva.

► **Favorevoli e contrari** A grande maggioranza il parlamento ha detto sì al decreto del Consiglio federale portando la somma degli investimenti nella prima fase (2017-2025) dagli iniziali 3,5 a 6,4 miliardi. Tutti i partiti sono favorevoli. Fa eccezione l'Udc che ha il sostegno dell'Astag e degli importatori di automobili.

FAVOREVOLE



Roger Nordmann

Roger Nordmann è consigliere nazionale socialista ed è stato il relatore sul progetto Faif in Consiglio nazionale. È tuttavia anche vicepresidente dell'Ata (Associazione traffico e ambiente) che aveva promosso l'iniziativa 'Per i trasporti

Roger Nordmann: 'Diamo continuità a una storia di successo'

pubblici', poi ritirata. Gli abbiamo chiesto le ragioni principali del suo sostegno.

Perché il progetto del Consiglio federale e del parlamento va sostenuto?

«A convincere i promotori è stata la qualità del testo elaborato dal Consiglio federale e fatto proprio dal parlamento, il quale ha accresciuto la somma destinata agli investimenti nella prima fase, portandola da 3,5 a 6,4 miliardi. L'iniziativa aveva poi il difetto di penalizzare i quali saremo in grado di rispondere alla domanda accresciuta di trasporto nei prossimi decenni. Gli svizzeri potranno così continuare ad apprezzare il treno come oggi. Si tratta di dare un futuro a una storia di successo.

CONTRARIO



Adrian Amstutz

Adrian Amstutz è consigliere nazionale dell'Unione democratica di centro e presidente di Astag (Associazione svizzera dei trasportatori stradali). In parlamento ha combattuto il decreto sulle ferrovie ora sottoposto al popolo.

L'ESPERTO

'Progetto che non fa sognare'



Daniel Mange

«Il progetto in votazione manca di una visione di largo respiro e a lungo termine. Quella del Consiglio federale è una proposta che non fa sognare, a dispetto dell'ammontare delle somme in gioco, a differenza di quanto era avvenuto, ad esempio, con l'ipotesi di Swissmetro negli anni 80, idea avveniristica poi caduta» afferma Daniel Mange, professore emerito della Scuola politecnica federale di Losanna, il quale dedica da anni la sua attenzione al tema dei trasporti pubblici. È tra l'altro uno degli autori del libro 'Plan Rail 2050', dedicato alle prospettive dell'alta velocità su rotaia in Svizzera, volume che è stato tradotto pure in tedesco.

«Nel suo messaggio il governo dedica solo dodici righe, dico bene, dodici righe, alla strategia che intende perseguire da qui alla metà del secolo. Eppure si domanda al cittadino, solo per gli investimenti, di sostenere una spesa di 6,4 miliardi tra il 2017 e il 2025, che diventeranno oltre 40 da qui al 2050. Faif è un lungo elenco di progetti, progetti che riguardano tra l'altro solo la prima fase, senza che tutto questo si fondi su una base generale chiara. Ciò potrebbe creare dei problemi davanti al popolo. Sono sincero. Nonostante i sondaggi, sono pessimista sull'esito del voto, non solo in seguito a quanto è avvenuto a proposito della vignetta autostradale, ma anche alla luce dei riscontri che ho avuto in occasione di alcuni incontri ai quali mi è capitato di partecipare in queste prime settimane della campagna» afferma ancora il professor Mange, secondo il quale «se è vero che ufficialmente solo l'Unione democratica di centro, gli autotrasportatori che fanno capo all'Astag e l'Associazione degli importatori di auto invitano a votare no, non sono pochi i dubbi che circolano a vari livelli, negli ambienti imprenditoriali e all'interno di quelli politici. È questo è dovuto alla mancanza di chiarezza che caratterizza il peraltro voluminoso dossier votato dal parlamento.

Questo grigiore, lo ripeto - sottolinea ancora una volta Daniel Mange - rischia di essere pagato a caro prezzo». Eppure l'autore di 'Plan Rail 2050' e segretario della Comunità di interesse per il trasporto pubblico, si dice favorevole al Faif. Non è una contraddizione, vista la sua posizione molto critica? «Assolutamente no. Le iniziative che si intendono finanziare vanno nella giusta direzione e creano le premesse per poter mantenere e anzi rafforzare il sistema ferroviario nei prossimi decenni. Mi sembra tuttavia che manchi al Consiglio federale il coraggio di esprimere in modo chiaro gli obiettivi a lungo termine, il cui sbocco finale non potrà che essere, con orizzonte il 2040, l'introduzione dell'alta velocità in Svizzera. La possibilità di far circolare treni a 250 e, su alcune tratte, persino a 300 chilometri orari, costituirebbe il traguardo finale per una ferrovia proiettata nel ventunesimo secolo, in grado di concorrere con la strada. Vorrebbe dire, per fare un esempio, collegare Losanna e Lugano in due ore. Questo obiettivo coinciderebbe con la terza fase della strategia enunciata nel nostro libro, terza tappa le cui premesse sono il consolidamento della cadenza oraria nelle relazioni tra i grandi centri (prima fase) e l'intensificazione delle frequenze con treni ogni 30 minuti e ogni quarto d'ora sulle tratte più frequentate (seconda fase), concetti, i primi due, ben presenti nel decreto», sostiene Daniel Mange. «Gli interventi previsti e quelli che si intendono pianificare entro il 2025 creano le condizioni per mirare al risultato da noi auspicato. Bisognerebbe però avere il coraggio di dirlo ad alta voce, a mio parere, ciò che per contro il Consiglio federale fatica a fare. Solo così si potranno giustificare le grandi cifre che si intendono investire e i costi sempre più elevati per il mantenimento delle linee, aspetto che le Ffs hanno trascurato negli ultimi anni».



Doris Leuthard

KESTIONE

I PROGETTI

Un treno ogni trenta minuti tra Lugano e Zurigo

Più posti sui treni, con corse più frequenti e più rapide. Sono questi gli obiettivi che accompagnano il progetto Faif (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria). A questo scopo, qualora il popolo dovesse dare il proprio consenso, saranno destinati (limitatamente agli investimenti per nuove opere) 6,4 miliardi nel periodo compreso tra il 2017 e il 2025. Questa somma va ad aggiungersi ai crediti già votati dal parlamento nell'ambito del Sinf (Sviluppo futuro dell'infrastruttura) per un totale di 5,4 miliardi, soldi finalizzati ad eliminare i colli di bottiglia e a permettere la messa in circolazione

di treni più lunghi, fino a 400 metri. Su alcune tratte lungo le quali sono oggi garantiti treni ogni ora si vuole passare ad una offerta più ampia con treni ogni 30 minuti (cio vale nel caso ticinese per il collegamento tra Lugano e Locarno, ma pure sulle lunghe distanze, come tra Zurigo e Lugano) e anche ogni quarto d'ora. Sempre per quanto riguarda il Ticino, Faif include la posa di un terzo binario tra Bellinzona e Giubiasco e il raddoppio della tratta tra Contone e Tenero. Nel progetto è poi inserita, accanto alle opere già previste, la pianificazione di nuove linee tra Aarau-Zurigo e Winterthur, Lucerna-Zugo e Zurigo,

circoscritta alle Imposte federali dirette e, quindi, la sua incidenza sul contribuente sarà minima, soprattutto per il ceto medio. In Ticino, per fare un esempio, il 22 per cento dei contribuenti è esente dall'Imposta federale. Sempre nel vostro Cantone, le trasferte dei pendolari sono relativamente corte e le deduzioni possibili sono già oggi ridotte. Il pendolare ticinese percorre in media 8,5 chilometri il giorno, contro gli 11,7 della media nazionale. Per la maggioranza della popolazione non vi saranno conseguenze negative.

I contrari al Faif, tra i diversi argomenti, mettono in campo il prelievo dello 0,1 per mille dall'Iva e la riduzione della deducibilità fiscale delle spese di trasferta dei pendolari fino a un massimo di 3'000 franchi, per finanziare gli investimenti ferroviari, ciò che penalizzerebbe gli abitanti delle regioni periferiche. Cosa risponde?

Per quanto riguarda l'Iva, l'effetto è irrilevante per il consumatore, il quale beneficerebbe comunque di una riduzione di questa tassa dall'8 al 7,7 per cento, visto che non si dovrà più finanziare il risanamento dell'Al. La limitazione della deducibilità delle spese di trasferta è

Adrian Amstutz: 'Le Ffs non possono vivere sulle spalle degli automobilisti'

Perché bisogna dire no a Faif, gli abbiamo chiesto?

Perché il parlamento, prima di tutto, ha gonfiato a dismisura il credito di investimento previsto in un primo tempo dal Consiglio federale portandolo da 3,5 a 6,4 miliardi. In questo modo il traffico pubblico beneficerebbe degli stessi soldi della strada, che copre il 75 per cento della mobilità in Svizzera. Faif è un progetto smisurato a favore della rotaia, che va oltre ogni limite. Con esso si intendono coprire i deficit provocati dalle Ffs, nell'esercizio e nella manutenzione della rete. A passare alla cassa, ancora una volta, saranno i pendolari che oggi possono dedurre fino 4'475 franchi per

le spese di trasporto, indipendentemente che usino il treno o no, e domani solo fino a un massimo di 3'000 franchi. Per ora la misura è limitata alle imposte federali, ma diversi Cantoni hanno già annunciato che intendono adeguarsi. Nel frattempo si vogliono destinare centinaia di milioni per progetti ferroviari a Germania, Francia e Italia.

«Questo grigiore, lo ripeto - sottolinea ancora una volta Daniel Mange - rischia di essere pagato a caro prezzo». Eppure l'autore di 'Plan Rail 2050' e segretario della Comunità di interesse per il trasporto pubblico, si dice favorevole al Faif. Non è una contraddizione, vista la sua posizione molto critica? «Assolutamente no. Le iniziative che si intendono finanziare vanno nella giusta direzione e creano le premesse per poter mantenere e anzi rafforzare il sistema ferroviario nei prossimi decenni. Mi sembra tuttavia che manchi al Consiglio federale il coraggio di esprimere in modo chiaro gli obiettivi a lungo termine, il cui sbocco finale non potrà che essere, con orizzonte il 2040, l'introduzione dell'alta velocità in Svizzera. La possibilità di far circolare treni a 250 e, su alcune tratte, persino a 300 chilometri orari, costituirebbe il traguardo finale per una ferrovia proiettata nel ventunesimo secolo, in grado di concorrere con la strada. Vorrebbe dire, per fare un esempio, collegare Losanna e Lugano in due ore. Questo obiettivo coinciderebbe con la terza fase della strategia enunciata nel nostro libro, terza tappa le cui premesse sono il consolidamento della cadenza oraria nelle relazioni tra i grandi centri (prima fase) e l'intensificazione delle frequenze con treni ogni 30 minuti e ogni quarto d'ora sulle tratte più frequentate (seconda fase), concetti, i primi due, ben presenti nel decreto», sostiene Daniel Mange. «Gli interventi previsti e quelli che si intendono pianificare entro il 2025 creano le condizioni per mirare al risultato da noi auspicato. Bisognerebbe però avere il coraggio di dirlo ad alta voce, a mio parere, ciò che per contro il Consiglio federale fatica a fare. Solo così si potranno giustificare le grandi cifre che si intendono investire e i costi sempre più elevati per il mantenimento delle linee, aspetto che le Ffs hanno trascurato negli ultimi anni».

Non è un caso se quattro su cinque fermate del trasporto pubblico - quelle toccate dalle linee dei bus e degli autopostali - si trovano sulla strada. I trasportatori stradali - in prevalenza membri dell'Astag - negli ultimi decenni hanno investito grosse cifre a favore del trasporto combinato sia quali soci di Hupac sia quali partner del servizio Cargo domicilio.