



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat  
Steinerstrasse 35  
Postfach 1008  
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57  
info@sev-online.ch  
www.sev-online.ch

Simon Burgunder  
Direkt +41 31 357 57 24  
Mobil +41 76 603 57 93  
simon.burgunder@sev-online.ch

Dipartimento federale delle finanze, DFF  
3003 Berna

Via e-mail a:  
ep27@efv.admin.ch

Berna, 24 aprile 2025  
MAH/SIB

## Legge federale sulle misure di sgravio del bilancio della Confederazione applicabili dal 2027

Onorevole Consigliera federale Keller-Sutter,

la ringraziamo per l'invito a prendere posizione in merito al progetto di legge federale sulle misure di sgravio del bilancio della Confederazione applicabili dal 2027 posto in consultazione. Il SEV, Sindacato del personale dei trasporti, è lieto di cogliere l'opportunità di esprimersi nel merito.

Il SEV respinge con decisione le misure di sgravio proposte nel settore dei trasporti pubblici (TP), in particolare le misure che riguardano il traffico regionale viaggiatori (TRV) e il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti. Di seguito esaminiamo le singole misure motivando brevemente la nostra posizione.

### 1. Osservazioni di carattere generale

I TP, in particolare il TRV, rivestono per la Svizzera una notevole importanza sociale, economica e di politica ambientale. La valutazione delle misure di sgravio proposte deve tenere debitamente conto di questa circostanza. Un'analisi puramente politico-finanziaria non rende giustizia all'importanza dei TP per la società e l'economia svizzera. Inoltre, nella valutazione del progetto in consultazione occorre tenere conto sia degli obiettivi e delle strategie della Confederazione in materia di politica dei trasporti e climatica, sia delle condizioni quadro economiche concrete delle imprese di trasporto (IT) nel TRV. Nel settore dei trasporti, il catalogo delle misure prevede soprattutto risparmi a breve termine, il che stupisce. Dopo tutto, il pacchetto di sgravi proposto mira a compensare il deficit strutturale che si sta delineando. A causa della struttura dei costi e dell'elevato fabbisogno di capitale dei TP, in particolare nel trasporto ferroviario, i risparmi a breve termine sono poco efficaci e possono essere realizzati solo a fronte di una sostanziale riduzione dell'offerta. I risparmi a livello di esercizio e di infrastruttura dei TP non consentirebbero di raggiungere gli obiettivi di politica climatica e dei trasporti. Inoltre, l'auspicato effetto di contenimento delle spese non durerà a lungo termine finché non verranno modificati gli obiettivi definiti a livello politico. Di conseguenza, le misure proposte comporteranno, nella migliore delle ipotesi, un trasferimento dei costi al periodo successivo al 2028. È tuttavia plausibile che il ritardo negli investimenti possa tradursi in costi futuri più elevati. Per raggiungere gli obiettivi politici occorrerà quindi attuare un numero maggiore di programmi politici in un periodo di tempo più breve, oppure nel frattempo le condizioni iniziali si saranno ulteriormente deteriorate, rendendo necessarie misure aggiuntive che comporteranno un aumento dei costi. Fissandosi su misure di sgravio a breve termine vi è il rischio che il

pacchetto di misure di sgravio 2027 comporti, a medio e lungo termine, un aumento delle spese, generando quindi l'effetto opposto. Dal punto di vista dei costi complessivi, intesi come costi sociali, dubitiamo comunque che sia possibile realizzare risparmi effettivi nel settore dei trasporti pubblici o del clima. Riteniamo quindi insensate le misure poco realistiche o contrarie agli obiettivi della politica climatica e dei trasporti. Il SEV respinge pertanto in linea di principio tali misure.

### **1.1. Contesto politico-finanziario**

Non condividiamo le valutazioni sulla situazione politico-finanziaria della Confederazione contenute nel rapporto esplicativo. Può essere vero che le spese crescono in modo sproporzionato rispetto alle entrate e alla crescita economica; tuttavia, dall'esame dei consuntivi<sup>1</sup> degli ultimi vent'anni emerge che la quota delle uscite in percento del PIL è rimasta costante tra il 10 e l'11 per cento. Non vediamo quindi alcun elemento a dimostrazione che la crescita della spesa si sia dissociata dall'evoluzione economica. Va da sé che gli anni della pandemia rappresentano un'eccezione e vanno pertanto considerati con riserva. Ma sia le cifre sull'andamento delle eccedenze finanziarie sia quelle sull'indebitamento mostrano finanze federali stabili. Nei dieci anni precedenti la pandemia, la Confederazione ha sempre chiuso i conti pubblici con un'eccedenza finanziaria. Oggi l'indebitamento non è più elevato rispetto a vent'anni fa, né in termini assoluti né in percentuale della performance economica della Svizzera. Negli ultimi vent'anni il tasso d'indebitamento, ossia la quota proporzionale del debito rispetto alla performance economica, è addirittura diminuito. Va inoltre ricordato che il bilancio 2024 si è chiuso in pareggio, nonostante fosse stato preventivato un disavanzo di 2,6 miliardi di franchi. Sulla base di queste cifre, al momento non vediamo la necessità di elaborare un programma di sgravi. Gli scostamenti di bilancio annuali a lungo termine tra il 2005 e il 2021 sono stati in media di 2,6 miliardi di franchi, il che corrisponde all'obiettivo di risparmio del pacchetto di misure di sgravio 2027. Non sono quindi necessarie particolari misure di sgravio per raggiungere i risparmi auspicati. Non va inoltre dimenticato che il modo in cui viene gestito il freno all'indebitamento in Svizzera porta sistematicamente a risparmi. Poiché il freno all'indebitamento impone di mantenere in equilibrio entrate e uscite a bilancio, si ottengono già risparmi se non tutte le spese preventive vengono effettivamente effettuate, il che è la norma.

### **1.2. Importanza dei trasporti pubblici per la Svizzera**

Si stima che ogni giorno circa 2,7 milioni di persone utilizzino il TRV per recarsi al lavoro, per lo svago o per gli acquisti<sup>2</sup>. La mobilità in Svizzera è in costante crescita. Nel 2022 sono stati percorsi 122,8 miliardi di viaggiatori-chilometri (vkm), di cui 24 miliardi con i TP. Si tratta pur sempre di un quinto. A questi si aggiungono 11 miliardi di tonnellate-chilometri (tkm) del traffico merci<sup>3</sup>. I TP sono la colonna portante della mobilità e rappresentano un fattore economico fondamentale in quanto trasportano lavoratori, clienti, escursionisti o turisti e anche merci. Inoltre, le imprese di trasporto (IT) impiegano diverse decine di migliaia di persone e, in quanto imprese economiche, contribuiscono alla creazione di valore in Svizzera. Ma i TP rivestono anche un'enorme importanza sociopolitica per la Svizzera: permettono la mobilità a tutti, senza distinzione di età, situazione socioeconomica o condizioni fisiche, e soddisfano quindi un'importante esigenza della società. Inoltre, contribuiscono alla coesione sociale collegando tra loro aree geografiche e ambienti diversi. In quanto colonna portante del servizio universale, i TP forniscono un contributo indispensabile al buon funzionamento della vita quotidiana in Svizzera.

### **1.3. Condizioni quadro della politica dei trasporti e ambientale della Confederazione**

#### **1.3.1. Prospettiva FERROVIA 2050**

Nel rapporto informativo «Prospettiva FERROVIA 2050» il Consiglio federale illustra in dettaglio lo sviluppo della ferrovia in un orizzonte temporale più esteso. La strategia è orientata al raggiungimento

<sup>1</sup> Indicatori della Confederazione 1990–2028:

[https://www.efv.admin.ch/dam/efv/it/dokumente/Finanzberichte/bufl/kennzahlen/kennzahlen\\_bund.xlsx.download.xlsx/kennzahlen\\_bund.xlsx](https://www.efv.admin.ch/dam/efv/it/dokumente/Finanzberichte/bufl/kennzahlen/kennzahlen_bund.xlsx.download.xlsx/kennzahlen_bund.xlsx)

<sup>2</sup> Credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2026–2028: rapporto esplicativo (2024). DATEC.

<sup>3</sup> LITRA, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiMWE0MzA5MWItNmM3Mi00YzU2LWFjZDYtNzg5MGE1ODU2MmE5IiwidCI6ImZiNjY5YWQ2LTQ1ZmQtNDU1ZS05ZTk0LWNkZTJjOWYyYzJZCJ9>

degli obiettivi climatici a lungo termine e al rafforzamento della Svizzera come piazza economica e luogo di vita. L'obiettivo della strategia del Consiglio federale è migliorare l'offerta di trasporti pubblici aumentando la capacità e la velocità, in modo da incoraggiare un maggior numero di persone a utilizzare i TP anziché i mezzi privati. Il trasferimento del traffico dovrebbe permettere di aumentare la quota della ripartizione modale attribuibile ai TP al 27 per cento entro il 2050. Secondo lo scenario «Base» delle Prospettive di traffico 2050<sup>4</sup>, significherebbe aumentare del 45 per cento la prestazione del traffico viaggiatori rispetto al 2017. Un aumento della quota dei TP di tale entità può essere conseguito solo attraverso un massiccio ampliamento dell'offerta. Negli ultimi anni la quota di TP sul traffico pendolare è salita al 30,5 per cento, pari a un aumento di 3,2 punti percentuali. Questa evoluzione corrobora la strategia della Confederazione. Secondo la sua strategia a lungo termine, il Consiglio federale individua nelle brevi e medie distanze il potenziale maggiore di trasferimento del traffico. Per questo intende potenziare i TP soprattutto all'interno degli agglomerati e nelle aree insediative intermedie. L'obiettivo è di sfruttare il potenziale di trasferimento migliorando i servizi, ad esempio con un'offerta più densa, un maggior numero di collegamenti diretti, un'interconnessione ottimale dei vari sistemi di trasporto o una qualità migliore. In questo contesto, la continua espansione del TRV costituisce il fulcro dello sviluppo a lungo termine dei TP. Il Parlamento ha approvato questa strategia nel quadro delle consultazioni sulle fasi di ampliamento 2025 e 2035 dell'infrastruttura ferroviaria. Senza i mezzi finanziari necessari per l'ampliamento dell'infrastruttura e il potenziamento del TRV, questa strategia non sarà attuabile.

### **1.3.2. Obiettivi climatici 2050**

La legge sul clima e l'innovazione (LOCli)<sup>5</sup> approvata dall'elettorato il 18 giugno 2023 prevede la neutralità climatica della Svizzera entro il 2050. Questo obiettivo ambizioso potrà essere raggiunto solo riducendo drasticamente le emissioni di gas a effetto serra (GES). Il settore dei trasporti è un fattore decisivo in tal senso, poiché è responsabile del 33 per cento delle emissioni di GES in Svizzera e, con ciò, il maggiore emittitore. Il 98 per cento delle emissioni prodotte dai trasporti è a sua volta imputabile al traffico stradale<sup>6</sup>. Di conseguenza, la neutralità climatica sarà possibile solo riducendo in modo significativo le emissioni del traffico stradale. Questo obiettivo può essere conseguito attraverso un'elettrificazione capillare della circolazione stradale o un massiccio trasferimento su ferrovia del traffico. Ad esempio, la recente revisione della legge sul CO<sub>2</sub> prevede che la Confederazione si faccia carico di parte dei costi d'investimento supplementari per l'acquisto di autobus a propulsione elettrica al posto degli autobus a motore diesel tradizionali; per contro, viene meno l'esenzione dall'imposta sugli oli minerali finora in vigore. Come già la legge federale su un approvvigionamento elettrico sicuro con le energie rinnovabili, approvata dall'elettorato nel giugno 2024, anche la legge sul CO<sub>2</sub> e la LOCLI riflettono la volontà politica di adottare misure efficaci contro il cambiamento climatico e di perseguire la giustizia climatica. Il Consiglio federale deve rispettare la volontà democratica di Popolo e Parlamento.

## **2. Rapporto esplicativo**

### **2.1. Settore dei trasporti**

#### **2.1.1. Contesto**

Gli indicatori finanziari della Confederazione offrono un quadro molto più positivo di quello dipinto nel rapporto esplicativo. Il tasso d'indebitamento è stabile da vent'anni, entrate e uscite sono costanti rispetto all'evoluzione economica, i risultati finanziari sono positivi o in pareggio e l'indebitamento delle amministrazioni pubbliche in Svizzera è molto basso, soprattutto nel confronto internazionale. Secondo i criteri di Maastricht, alla fine del 2023 il debito della Confederazione ammontava al 27 per cento del PIL. Inoltre, il settore pubblico dispone di ingenti valori patrimoniali. Il capitale proprio dei poteri pubblici è complessivamente pari a 123 miliardi di franchi. A conti fatti la Confederazione, i Cantoni e i Comuni dispongono quindi di un patrimonio netto positivo<sup>7</sup>. Ciononostante, il Consiglio federale varà un pacchetto

<sup>4</sup> ARE (2022). Prospettive di traffico 2050 - Rapporto finale.

<sup>5</sup> Legge federale sugli obiettivi in materia di protezione del clima, l'innovazione e il rafforzamento della sicurezza energetica (RS 814.310).

<sup>6</sup> UST (2024). Emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai trasporti secondo il mezzo di trasporto, 2022.

<sup>7</sup> AFF, Statistica finanziaria, Spese – Confederazione, Cantoni e Comuni:

<https://www.efv.admin.ch/efv/it/home/themen/finanzstatistik/daten.html#/1446680400>

di misure di risparmio dopo l'altro. Anche per i TP, negli ultimi anni il Consiglio federale ha introdotto diversi tagli.

- Nei preventivi 2024 e 2025 le spese non vincolate sono state ridotte in modo lineare.
- A partire dal 2025, i conferimenti al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) saranno ridotti di almeno 150 milioni all'anno. I tagli sono limitati a tre anni e dovrebbero consentire di risparmiare complessivamente 450 milioni di franchi.
- Sulla base del rapporto del gruppo di esperti guidato da Serge Gaillard, il Consiglio federale ha deciso di bloccare i crediti destinati alla promozione del traffico ferroviario viaggiatori internazionale su rotaia (TVI) e dei sistemi di propulsione alternativi.
- Nella consultazione relativa al credito d'impegno TRV per il periodo 2026–2028, il fabbisogno d'indennizzo è stato ridotto di 350 milioni di franchi rispetto alle indicazioni delle imprese di trasporto.

I Cantoni e le IT si oppongono con decisione a tutte queste misure di risparmio. All'unanimità sono giunti alla conclusione che tali misure comporteranno una significativa riduzione dell'offerta e un notevole ritardo nella decarbonizzazione dei trasporti pubblici su strada. I Cantoni hanno riconosciuto l'importanza di una rete di TP fitta e ramificata per aumentare in modo sostanziale la quota della ripartizione modale attribuibile ai TP. Affinché i TP possano accogliere un numero maggiore di viaggiatori, sono necessarie capacità supplementari, soprattutto nelle ore di punta. I Cantoni intendono ampliare ulteriormente l'offerta e l'infrastruttura. La Svizzera potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici solo se riuscirà a promuovere il trasferimento dal trasporto individuale motorizzato ai TP. Anche in Parlamento, la maggioranza delle deputate e dei deputati è dello stesso parere e negli ultimi due preventivi ha aumentato il credito per il TRV, in contrasto con le raccomandazioni del Consiglio federale. Inoltre, una maggioranza in Parlamento ha chiesto al Consiglio federale di revocare immediatamente il blocco dei crediti destinati alla promozione del TVI e dei sistemi di propulsione alternativi.

Eppure, con la presente consultazione il Consiglio federale propone nuovi risparmi a scapito dei TP. In parte si tratta delle stesse proposte di misure respinte dal Parlamento nella scorsa sessione invernale. Non comprendiamo il motivo per cui il Consiglio federale insiste così ostinatamente su queste misure; in ogni caso, il contesto non è cambiato in modo significativo.

➤ **Finanziamento sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria come presupposto per trasporti pubblici funzionanti.**

Senza un'infrastruttura ferroviaria funzionante non è possibile avere TP efficienti. Uno sguardo alla Germania dimostra inequivocabilmente questa correlazione. Il modello di finanziamento d'interesse pubblico attraverso fondi specifici, come si è affermato in Svizzera con l'approvazione del FAIF, è considerato un esempio di finanziamento sostenibile e continuativo dell'infrastruttura ferroviaria. Non a caso, la Germania si ispira alla Svizzera per la riorganizzazione del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) è il fulcro del finanziamento attraverso fondi. La costituzione delle sue riserve tramite tasse, imposte e risorse generali della Confederazione, stabilita per legge, garantisce la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per il mantenimento e l'ampliamento dell'infrastruttura. Senza i mezzi finanziari del FIF, la sopravvivenza dei trasporti pubblici in Svizzera sarebbe a rischio.

➤ **La gestione del TRV non copre i costi.**

Per quasi tutte le linee, i ricavi del trasporto non sono sufficienti a coprire i costi sostenuti. Nella media a lungo termine, il grado di copertura dei costi (GCC) è del 50 per cento circa a livello nazionale. L'andamento del GCC mostra – eccezione fatta per gli anni della pandemia – un aumento costante. Per il 2024 l'UFT prevede un GCC del 53 per cento circa. Senza i contributi della Confederazione e dei Cantoni, non ci sarebbe alcun TRV.

➤ **Sia l'offerta che la domanda sono fortemente aumentate negli ultimi anni.**

Secondo le cifre dell'UFT, tra il 2012 e il 2023 l'offerta è cresciuta del 27 per cento, mentre nello stesso periodo la domanda è aumentata del 14 per cento. Questa evoluzione ha permesso di aumentare le entrate, come dimostra la crescita del GCC, ma ha altresì comportato un notevole aumento dei costi del TRV, come dimostrano le indennità versate. Nel periodo dal 2012 al 2023 l'aumento del costo complessivo per chilometro produttivo è stato moderato, pari allo 0,6 per cento annuo.

- **Nonostante il notevole aumento dei costi, è stato possibile migliorare l'efficienza indennizzo.**  
Come indicano i dati dell'UFT, negli ultimi anni l'indennità versata per vkm è diminuita o è rimasta stabile. In considerazione del notevole ampliamento dell'offerta e del conseguente aumento dei costi, è stato effettivamente possibile ottenere un aumento dell'efficienza.

Date queste premesse, è discutibile che il 15 per cento dell'intero programma di sgravi ricada sui trasporti pubblici. Tali tagli sono del tutto sproporzionati e irrealistici. Risparmi di questo tipo possono essere ottenuti solo riducendo drasticamente l'offerta. Il SEV ritiene le misure proposte controproducenti e inopportune sotto il profilo della politica sia climatica che dei trasporti.

#### **2.1.2. Aumento del grado di copertura dei costi nel traffico regionale viaggiatori (1.5.15)**

Il Consiglio federale propone di aumentare il GCC nel TRV di 2,5 punti percentuali, passando da una media nazionale del 50 al 52,5 per cento. Lo scorso autunno il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione sul credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto del traffico regionale viaggiatori (TRV) negli anni 2026–2028. Già in questo progetto, le indennità sono state ridotte di oltre il 10 per cento rispetto al fabbisogno stimato dalle IT. Non comprendiamo il motivo per cui il Consiglio federale anticipi questa consultazione con il pacchetto di misure di sgravio 2027 e, alla luce dell'iter legislativo, la cosa ci stupisce.

Nella sua motivazione, il Consiglio federale lascia supporre una ripresa praticamente automatica del GCC grazie agli adeguamenti tariffari di fine 2023 e all'aumento dei viaggiatori. Negli ultimi due anni molte IT avrebbero potuto quindi realizzare utili. Le previsioni sui ricavi delle IT sarebbero generalmente troppo pessimistiche. Il SEV mette in dubbio questa valutazione. Si prevede piuttosto un aumento dei costi nel TRV, giacché l'offerta viene ampliata e i veicoli sono sempre più elettrificati, il che comporta costi d'investimento più elevati<sup>8</sup>. A nostro avviso, il Consiglio federale sopravvaluta il potenziale di risparmio derivante da misure di efficienza e di ridefinizione delle priorità. Riteniamo il potenziale di risparmio significativamente inferiore per i seguenti motivi:

- Al momento, i committenti hanno già preso molte decisioni lungimiranti sull'offerta di trasporti pubblici per il periodo 2026–2028. I progetti di ampliamento dell'offerta per i prossimi anni sono già in fase di attuazione e non è possibile annullare gli ordini di materiale rotabile.
- La struttura dei costi limita il margine di manovra per aumentare l'efficienza. Le tre voci di costo più importanti – ammortamenti, costi energetici e salari – possono essere influenzate solo in misura limitata. È possibile ottenere un aumento dell'efficienza in primo luogo riducendo i costi del personale.
- Un incremento delle entrate attraverso aumenti tariffari appare poco realistico. Da un canto, gli aumenti dei prezzi sono in contrasto con l'obiettivo della politica climatica di migliorare la quota della ripartizione modale attribuibile ai TP; dall'altro, ulteriori misure tariffarie sono estremamente impopolari tra i viaggiatori e politicamente controverse, come dimostrano ad esempio gli interventi del Sorvegliante dei prezzi.
- Molte IT non hanno alcun margine finanziario, avendo esaurito le riserve durante la pandemia. Pertanto, non possono cancellare semplicemente dei progetti senza incorrere in conseguenze finanziarie significative.
- La crescita demografica richiede un potenziamento dei trasporti pubblici già solo per preservare l'attuale quota della ripartizione modale attribuibile ai TP. Già oggi la popolazione residente permanente in Svizzera è di 9 milioni di persone. Entro il 2050 la Confederazione prevede una popolazione residente di oltre 10 milioni di persone. Questa dinamica si accompagna a uno sviluppo economico e sociale. I TP sono un importante fattore di localizzazione e contribuiscono direttamente alla creazione di valore economico. Le esigenze di mobilità sono in costante evoluzione. Nelle Prospettive di traffico 2050 la Confederazione prevede un aumento dell'11 per cento delle prestazioni di trasporto di viaggiatori<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Cfr. UTP (2024): documento programmatico sul finanziamento a medio termine del traffico regionale viaggiatori e del traffico locale.

<sup>9</sup> Cfr. cap. 1.2.1 Prospettiva FERROVIA 2050.

Già oggi molte IT sono alle prese con una penuria di personale. Invece di migliori condizioni di impiego, molti dipendenti dei TP si trovano a dover fare i conti con un calo del loro potere d'acquisto perché negli ultimi anni il rincaro non è stato compensato integralmente. L'unica possibilità di ridurre i costi a breve termine è quella di risparmiare sul personale, poiché i costi variabili per il materiale rotabile e l'energia sono relativamente esigui. Ma operare risparmi sul personale significa peggiorare la sicurezza a livello sia oggettivo che soggettivo, giacché vi è carenza di personale qualificato per affrontare le perturbazioni e l'assenza di assistenti clienti diminuisce il senso di sicurezza dei viaggiatori.

#### **2.1.3. FIF: riduzione dei conferimenti (2.19)**

Una buona infrastruttura ferroviaria è fondamentale per un traffico ferroviario sicuro, puntuale ed efficiente. Il mantenimento dell'infrastruttura e l'ampliamento mirato sono quindi compiti fondamentali per garantire anche in futuro la qualità e l'efficienza della rete ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria necessitano di risorse finanziarie sufficienti. Se vuole raggiungere i suoi obiettivi climatici, la Svizzera deve ridurre drasticamente le emissioni dovute al traffico. Ciò è possibile solo incrementando in modo significativo la quota della ripartizione modale attribuibile ai TP. Una svolta sostenibile ed ecologica dei trasporti può diventare realtà solo se i TP e la rete ferroviaria dispongono di capacità sufficienti per accogliere nuovi viaggiatori. Se non si riuscirà a creare capacità aggiuntive per i nuovi viaggiatori, il trasferimento del traffico è destinato a fallire. Come evidenziato dalla recente scoperta del divario finanziario per il programma d'offerta 2035 (PO 35), già oggi non è possibile garantire la copertura finanziaria delle fasi di ampliamento decise. La riduzione del conferimento derivante dalla quota della tassa sul traffico pesante aggraverebbe il deficit di finanziamento a lungo termine.

Dalle spiegazioni del Consiglio federale non è chiara la ragione per cui i conferimenti dovrebbero essere ridotti proprio di 200 milioni di franchi l'anno. Pur comprendendo l'argomentazione del Consiglio federale secondo cui ogni ampliamento comporta costi d'esercizio e di manutenzione aggiuntivi, una riduzione del volume di ampliamento produrrebbe effetti solo dopo il 2028. I recenti rapporti sulle impasse finanziarie per l'ampliamento ferroviario hanno reso necessaria un'analisi della situazione finanziaria del FIF. A tal fine è stato lanciato il progetto «Trasporti '45», che dovrà esaminare e definire le priorità per i progetti di ampliamento previsti per tutti i vettori di trasporto. Di conseguenza, prima di adottare ulteriori misure sarebbe opportuno attendere i risultati di questa verifica e valutarli.

#### **2.1.4. FOSTRA: riduzione dei conferimenti (1.5.14)**

Al pari della riduzione dei conferimenti al FIF, anche i tagli al FOSTRA avrebbero come conseguenza un ritardo, se non un indebolimento, della necessaria svolta ecologica nel settore dei trasporti, in quanto verrebbero sottratti contributi a progetti di trasporto nelle città e negli agglomerati urbani. Anche questa misura è in contrasto con gli obiettivi strategici a lungo termine della Confederazione. In particolare in vista dell'attuazione concreta della Prospettiva FERROVIA 2050, significherebbe una riduzione delle risorse per il traffico locale. Se si vuole davvero ampliare l'offerta di TP sulle brevi e medie distanze occorrono maggiori, non minori risorse finanziarie. Ci appare difficile stabilire in che misura si possano risparmiare risorse finanziarie ritardando e priorizzando i progetti. C'è da dubitare che in questo modo si possano effettivamente risparmiare 100 milioni di franchi. Ad ogni modo, anche in questo caso prima di decidere ulteriori misure bisognerà attendere i risultati di «Trasporti '45».

#### **2.1.5. Rinuncia alla promozione del traffico transfrontaliero di viaggiatori su ferrovia (2.20)**

A nostro avviso, il tentativo del Consiglio federale di revocare la promozione del traffico transfrontaliero di viaggiatori su ferrovia dopo appena un anno dalla sua introduzione è inaccettabile e testimonia una concezione discutibile della democrazia. È però in linea con l'approccio finora adottato: secondo la volontà del Consiglio federale, questo strumento di promozione non dovrebbe affatto essere attuato e ha quindi imposto un blocco dei crediti per il 2025. Tuttavia, il Parlamento non vi ha dato seguito e, contro la volontà del Consiglio federale, ha stanziato 10 milioni di franchi per il 2025. Non condividiamo la valutazione contenuta nel rapporto esplicativo secondo cui da qui al 2030 i treni notturni non potranno essere finanziariamente autonomi e il traffico transfrontaliero di viaggiatori su ferrovia di giorno non necessiti di alcuna promozione finanziaria. Come emerge dalle notizie riportate dalla stampa quotidiana, i collegamenti autonomi del traffico ferroviario viaggiatori internazionale su rotaia richiedono ingenti investimenti iniziali. La redditività della gestione dei treni notturni dipende anche dal rapporto di prezzo relativo rispetto ai viaggi aerei e dalla disponibilità a pagare dei viaggiatori. Sta di fatto che esiste

un'offerta di collegamenti notturni, anche da parte di operatori privati, che negli ultimi anni è stata costantemente ampliata. Non si può negare che vi sia una crescente domanda di collegamenti ferroviari internazionali, sia diurni che notturni. Il Consiglio federale ha ricevuto dal Parlamento il mandato politico di promuovere i viaggi rispettosi del clima. Il finanziamento iniziale ai sensi dell'articolo 37a della legge sul CO<sub>2</sub> intende contribuire a creare un'alternativa al trasporto aereo. Il Consiglio federale non può e non deve sottrarsi a questo mandato.

#### **2.1.6. Rinuncia parziale alla promozione di sistemi di propulsione alternativa per autobus e battelli (2.21)**

Come per la promozione del traffico ferroviario viaggiatori internazionale su rotaia, anche nella promozione di sistemi di propulsione rispettosi del clima il Consiglio federale ha il compito di attuare un mandato politico del Parlamento. Il Parlamento ha volutamente omesso di distinguere tra TRV e traffico locale. La legge sul CO<sub>2</sub> si applica a livello nazionale, per cui non ha senso limitare la promozione al solo TRV. Questa impostazione è corretta anche dal punto di vista sostanziale: se si vuole raggiungere la neutralità climatica, le misure volte a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> non possono fermarsi ai confini dei territori comunali.

Nell'ambito della consultazione parlamentare riguardante la legge sul CO<sub>2</sub> si è anche deciso di abolire gradualmente la restituzione dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti alle imprese di trasporto concessionarie, a partire dal 2026 per il traffico locale e dal 2030 per il TRV. Con il pacchetto di misure di sgravio 2027 il Consiglio federale intende aggirare questa disposizione e anticipare al 2027 l'abolizione della restituzione per il TRV. Secondo le stime riportate nel rapporto esplicativo, ciò consentirebbe alla Confederazione di incassare all'incirca 10 milioni di franchi in più. Ne risulterebbe quindi una sovraccompensazione.

Il fatto è che attualmente i costi d'acquisto degli autobus a propulsione elettrica sono più elevati che per gli autobus a motore diesel. Inoltre, prima che questi bus possano essere utilizzati sono necessari ulteriori investimenti in impianti. Le IT necessitano quindi di risorse finanziarie maggiori. La rinuncia agli incentivi finanziari e l'abolizione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti riducono ulteriormente il margine finanziario delle IT, il che si ripercuote negativamente sulle decisioni d'investimento. Le possibilità di compensare la perdita dei proventi derivanti dalla restituzione dell'imposta sul carburante sono particolarmente scarse nel caso del TRV. Come dimostrano i dati di bilancio delle IT, la gestione del TRV non copre generalmente i costi. Per tale motivo, il settore pubblico garantisce l'esercizio attraverso contributi. Poiché né aumenti dell'efficienza né aumenti tariffari sono misure realistiche, per ridurre i costi non resterebbe che limitare l'offerta o peggiorare le condizioni di impiego.

Rinunciando parzialmente alla promozione di sistemi di propulsione alternativi e sospendendo anticipatamente la restituzione dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti, il Consiglio federale modifica le regole nel bel mezzo della partita. Un approccio del genere è inaccettabile, poiché crea incertezza giuridica e danneggia l'ambiente.

#### **2.2. Altre misure**

##### **2.2.1. Riduzione della promozione indiretta della stampa (2.11)**

Nella recente sessione primaverile il Parlamento ha deciso di aumentare la promozione indiretta della stampa. Ci aspettiamo che il Consiglio federale tenga conto di questa decisione e rinunci a ridurre la promozione indiretta della stampa. È ampiamente dimostrato che una democrazia funzionante necessita anche di un panorama mediatico funzionante. La promozione indiretta della stampa va quindi assolutamente mantenuta. Il SEV non condivide affatto la valutazione del Consiglio federale nel rapporto esplicativo secondo cui la stampa associativa e delle fondazioni abbia un valore minore per la formazione delle opinioni. Siamo convinti che proprio la stampa associativa e delle fondazioni abbia acquisito importanza negli ultimi anni, visto che a causa della concentrazione economica la stampa quotidiana sta perdendo sempre di più il suo pluralismo di opinioni. La stampa associativa e delle fondazioni è un importante contrappeso alla tendenza dei media a uniformarsi.

### 2.3. Conclusione

Il SEV respinge senza riserve le misure di sgravio di cui ai punti 2.1 e 2.2: sono mal ponderate e inutili, in quanto non consentono di conseguire i risparmi previsti. L'offerta di TP per i prossimi anni è già stata pianificata, gli investimenti necessari per l'acquisto di materiale rotabile, l'ampliamento dell'infrastruttura e l'assunzione di personale sono già stati realizzati. I TP necessitano di una pianificazione a lungo termine e sono caratterizzati da costi fissi elevati, motivo per cui i risparmi a breve termine sono poco efficaci. In ultima analisi, i risparmi proposti non faranno che ridurre l'offerta di TP, peggiorare le condizioni di lavoro del personale e nuocere all'ambiente.

Il segnale lanciato con le misure di sgravio, motivate esclusivamente da ragioni di politica finanziaria, danneggia i TP. Si mettono in dubbio i miglioramenti dell'offerta e della qualità, la pressione economica sulle IT e sul personale aumenta in modo inaccettabile e si mette in discussione il trasferimento del traffico, imprescindibile dal punto di vista della politica climatica. Tutto ciò si ripercuote negativamente sull'attrattiva e sull'accettazione dei TP.

Siamo convinti che, viste le crescenti esigenze degli ultimi anni, i TP abbiano bisogno di più e non di meno denaro. La politica e la società si aspettano che l'offerta esistente non venga semplicemente mantenuta, bensì ampliata e migliorata sotto il profilo qualitativo. Dopo tutto, i TP svolgono un ruolo centrale nella svolta necessaria per la politica climatica dei trasporti. L'obiettivo è di aumentare in modo significativo la quota della ripartizione modale attribuibile ai TP. Inoltre, la decarbonizzazione del trasporto pubblico su strada è assolutamente necessaria se si vogliono raggiungere gli obiettivi di politica climatica. Realizzare questi obiettivi costa denaro. Le misure proposte non alleggeriscono il bilancio federale, ma compromettono la svolta ecologica dei trasporti.

### 3. Richieste

Il SEV chiede al Consiglio federale di rispettare gli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti e ambientale e di prendere sul serio la volontà politica del Parlamento e del Popolo, sviluppando ulteriormente l'offerta di TP in linea con gli orientamenti da esso stesso definiti nella «Prospettiva FERROVIA 2050» e impegnandosi attivamente per il raggiungimento degli obiettivi climatici 2050. È suo compito, nell'ambito delle sue competenze, elaborare misure politiche finalizzate all'attuazione dei mandati costituzionali e legislativi approvati dal Parlamento e dal Popolo, compresa la messa a disposizione delle risorse finanziarie necessarie. In questa sede va ricordato anche il mandato costituzionale di urbanizzazione<sup>10</sup> della Confederazione e dei Cantoni. La Confederazione, insieme ai Cantoni, è committente del TRV. Deve presentarsi come partner affidabile e prevedibile delle IT. Il SEV chiede al Consiglio federale di stralciare senza sostituzione le misure di sgravio 1.5.14, 1.5.15, 2.11, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21 e le relative modifiche di legge.

Vi ringraziamo sin d'ora per l'attenzione che vorrete rivolgere al nostro parere e restiamo a completa disposizione per eventuali domande.

Cordiali saluti

SEV – Sindacato del personale dei trasporti

Matthias Hartwich  
Presidente SEV

Simon Burgunder  
Coordinatore politica SEV

<sup>10</sup> Art. 81a Cost.