transfair
Dein Personalverband

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC
Signor Consigliere federale
Albert Rösti
Palazzo federale Nord
3003 Bern

Berna, 14 Oktober 2026

Nota: questo testo è stato tradotto automaticamente in italiano con Microsoft Copilot. Per il documento originale, selezionare il tedesco (cambio della lingua in fondo alla pagina).

Posizione di transfair sul progetto «Trasporti '45»

Egregio signor Consigliere federale Rösti

Cogliamo volentieri l'occasione per esprimere la nostra posizione sul progetto «Trasporti '45». In qualità di associazione del personale del servizio pubblico e dei trasporti pubblici, accogliamo in linea di principio favorevolmente l'approccio del Consiglio federale di presentare un progetto globale per lo sviluppo della mobilità. transfair sostiene il necessario potenziamento della mobilità multimodale, al fine di offrire alla popolazione e alla piazza economica svizzera un servizio affidabile e accessibile che colleghi tra loro le regioni.

transfair ritiene prioritario garantire un finanziamento sufficiente e sostenibile dei trasporti pubblici, compreso il trasporto pubblico su strada. Il finanziamento deve essere destinato in prima priorità **alla manutenzione e al rinnovo delle infrastrutture esistenti**, in seconda priorità all'ulteriore **digitalizzazione**, che consente un migliore sfruttamento delle capacità disponibili, e in terza priorità ai progetti già approvati nonché a un **potenziamento della rete orientato alla domanda**. Quest'ultimo punto resta essenziale per far fronte a lungo termine allo sviluppo e all'esercizio della rete, in considerazione dell'aumento previsto della domanda. I potenziamenti devono inoltre contribuire ad

aumentare la ripartizione modale e, di conseguenza, al raggiungimento degli obiettivi climatici della Svizzera.

Il finanziamento non può essere considerato unicamente dal punto di vista dell'infrastruttura; il personale coinvolto deve **essere imperativamente preso in considerazione**. Il personale è un fattore chiave per lo sviluppo lungo l'intera catena della mobilità. Un approccio trasversale, dall'offerta all'infrastruttura tecnica fino all'esercizio (produzione), deve sempre includere il personale. In occasione del suo congresso di settore dei trasporti pubblici 2025, transfair ha adottato al riguardo una risoluzione che siamo lieti di metterle a disposizione in allegato.

Finanziamento del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF)

Per transfair, l'alimentazione del FIF è fondamentale, poiché il fondo sarà sempre più sottofinanziato. Ciò è dovuto anche al pacchetto di sgravio EP27 della Confederazione, che dal 2027 destinerà meno mezzi al FIF. Nei prossimi anni, il FIF non sarà in grado di finanziare né la manutenzione e il rinnovo delle infrastrutture esistenti, né il loro potenziamento e la loro digitalizzazione. Conformemente alla legge sul Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, il finanziamento della manutenzione e del rinnovo ha la priorità. Nella proposta del Consiglio federale relativa a «Trasporti '45», i mezzi destinati alla manutenzione e al rinnovo sono fissati a un livello troppo basso. In futuro, le convenzioni sulle prestazioni per i gestori dell'infrastruttura dovranno da sole situarsi nettamente al di sopra dell'aumento del rincaro nel settore della costruzione ferroviaria, stimato all'1,7% all'anno. Affinché i lavori di manutenzione e i rinnovi possano essere garantiti, occorre tenere conto dell'attuale arretrato, della manutenzione corrente nonché del fabbisogno di manutenzione e rinnovo, anch'esso in aumento a causa del potenziamento della rete. Oltre al rincaro nel settore della costruzione ferroviaria, dovrebbe essere considerato anche l'indice nazionale dei prezzi al consumo, che tiene conto dell'aumento dei costi del personale.

Affinché, parallelamente alle fasi di potenziamento tecnico, il personale possa mantenere buone condizioni di lavoro, i datori di lavoro possano assumersi la propria responsabilità sociale e rimanere attrattivi per gli specialisti di cui hanno bisogno, transfair chiede l'attuazione delle seguenti misure:

- Per mille IVA: come proposto dal Consiglio federale, l'attuale per mille supplementare dell'imposta sul valore aggiunto, limitato fino al 2030, deve essere mantenuto come fonte di entrate per il FIF a tempo indeterminato nella misura di 0,1 punti percentuali (in totale 0,2 punti percentuali).
- Finanziamento supplementare: secondo le cifre presentate nel rapporto esplicativo, entro il 2045 mancheranno circa 8 miliardi di franchi anche solo per mantenere la qualità

dell'infrastruttura. Attualmente, il rimborso dei debiti «FTP» grava sul finanziamento dell'infrastruttura. Poiché la situazione peggiorerà notevolmente, transfair propone di porre fine, al 31.12.2027, all'ammortamento degli interessi e al rimborso dei debiti e di cancellare il prestito residuo. I relativi articoli concernenti l'ammortamento dell'anticipo nella legge sul FIF e nelle disposizioni transitorie della Costituzione federale, art. 196, parte 3, devono essere adeguati o abrogati. In alternativa, e nel rispetto del freno all'indebitamento, transfair sostiene anche la richiesta dell'UTP di sospendere il rimborso fino al 2045.

- Anche attuando le misure precedentemente proposte sul versante del finanziamento, sarebbero comunque necessari mezzi supplementari. transfair raccomanda pertanto di esaminare e attivare anche ulteriori fonti di finanziamento.

Pianificazione e trasparenza dei mezzi del FIF

La sicurezza della pianificazione è di importanza decisiva per il finanziamento di infrastrutture che richiedono prospettive a lungo termine. Ciò vale parallelamente anche per il personale coinvolto; una pianificazione strategica affidabile del personale, volta a garantire le risorse e il know-how, evita incertezze. **Per evitare oscillazioni estreme dell'organico, anche la gestione dei mezzi del FIF deve essere garantita in modo trasparente e a lungo termine**. transfair raccomanda pertanto per il FIF una pianificazione finanziaria e della liquidità sul modello del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

Digitalizzazione: European Rail Traffic Management System (ERTMS)

transfair vede nella digitalizzazione della rete a scartamento normale nell'ambito della strategia ERTMS una possibilità di creare capacità supplementari. I costi delle attrezzature necessarie a tale scopo sono certamente enormi, ma probabilmente indispensabili anche per garantire la compatibilità prevista con l'infrastruttura europea. transfair sottolinea tuttavia che le fasi di digitalizzazione e l'introduzione capillare del sistema di controllo della marcia dei treni ETCS Livello 2 comporteranno numerose vulnerabilità e dipendenze. transfair valuta criticamente le possibili conseguenze a tale riguardo.

Dal punto di vista finanziario, transfair aderisce alla proposta formulata nella presa di posizione dell'UTP. Per il messaggio 2027 dovrebbe essere richiesto un importo di 1 miliardo di franchi; a questo si aggiunge una seconda tranche di circa 6 miliardi di franchi nel messaggio 2031. In tal modo si intendono coprire i costi effettivi e garantire l'attuazione a lungo termine della strategia ERTMS. Per garantire la trasparenza sui costi effettivi della digitalizzazione, transfair chiede inoltre che questi siano gestiti come parte separata nel portafoglio del FIF.

Potenziamento della rete ferroviaria

transfair sostiene il potenziamento degli elementi strategici della rete e le relative misure complementari, finalizzati al miglioramento dell'offerta e ai vantaggi per la clientela. Per quanto riguarda le fasi di potenziamento e i contenuti, transfair si orienta alle considerazioni e alle priorità dell'UTP (richiesta 2 della presa di posizione dell'UTP). Di conseguenza, transfair sostiene anche la proposta contenuta nella presa di posizione dell'UTP (richiesta 3 e sezione 4). Nell'esame delle fasi di potenziamento devono sempre confluire anche considerazioni relative al personale, affinché possano essere predisposte, ad esempio, strategie tempestive di crescita dell'organico.

Traffico d'agglomerato

Per aumentare la quota dei trasporti pubblici sul volume complessivo del traffico, è indispensabile potenziare l'offerta di mobilità multimodale. Per questo motivo, transfair ritiene di fondamentale importanza sostenere in modo completo il potenziamento del trasporto pubblico su strada (tram, metropolitane e autobus). Questa strategia deve essere perseguita sia nelle città sia negli agglomerati, nonché nelle aree rurali. A tale scopo, transfair sostiene la richiesta dell'UTP (aumento della quota federale del FOSTRA) per correggere l'incentivo distorto nel finanziamento del trasporto pubblico su strada. Attualmente, per i progetti di tram/metropolitana, i Cantoni e i Comuni sostengono tra il 50% e il 70% dei costi. Per i progetti di infrastruttura ferroviaria (ad es. una ferrovia suburbana), questa quota è dello 0%, poiché la Confederazione assume interamente i costi. Sebbene i progetti di tram/metropolitana siano spesso meno costosi, più rapidi da realizzare e richiedano meno spazio, per i Cantoni e i Comuni esiste un vantaggio finanziario nello scegliere un'infrastruttura ferroviaria.

Nota sull'accettazione democratica di «Trasporti '45»

Il progetto prevede la ripresa di progetti autostradali contro i quali il popolo svizzero si era espresso due anni fa in una votazione popolare. In tale contesto, il rapporto tecnico presentato dal PFZ viene posto al di sopra della volontà popolare. transfair ritiene che un simile modo di procedere potrebbe compromettere l'accettazione democratica dell'intero progetto sottoposto a votazione. Prima di un'eventuale votazione, la popolazione deve essere informata in modo trasparente di questa circostanza.

Conclusione

Considerato il crescente fabbisogno di trasporti pubblici e la loro importanza per gli obiettivi climatici, sosteniamo il messaggio «Trasporti '45». transfair attribuisce importanza alla presa in considerazione del personale coinvolto e del suo sviluppo a lungo termine. I gestori dell'infrastruttura (GI) e le imprese di trasporto pubblico (IT) sono responsabili della propria strategia del personale e la

loro pianificazione delle risorse dipende da un finanziamento affidabile e a lungo termine. Il rischio di un finanziamento incerto per i GI, ma anche per le IT, deve pertanto essere ridotto al minimo. Le lacune di finanziamento possono portare a riduzioni improvvise del personale. Se nelle convenzioni sulle prestazioni vengono stanziati mezzi troppo ridotti, ciò ha rapidamente conseguenze rilevanti per il personale.

In vista di guadagni di efficienza presso i GI e le IT, si possono esaminare possibilità di semplificazione delle normative e della loro applicazione pragmatica. Per transfair è tuttavia chiaro: le misure di efficienza e di risparmio non devono essere attuate a scapito del personale. Il personale è un fattore chiave per lo sviluppo, l'esercizio e il mantenimento dell'offerta di trasporti pubblici in Svizzera. Esso fornisce un impegno considerevole in condizioni talvolta molto difficili e merita buone condizioni di lavoro. Anche per garantirle, è necessario un finanziamento sufficiente e sostenibile delle infrastrutture e dell'offerta di trasporti pubblici nel suo complesso.

Cordiali saluti

transfair – La tua associazione del personale



Greta Gysin
Presidente e consigliera nazionale



Bruno Zeller
Responsabile del settore Trasporti pubblici

Allegato:

Risoluzione del congresso di settore TP di transfair 2025