

# INDICE

<b>5</b>	<b>I.</b>	<b>INTRODUZIONE</b>
<b>7</b>	<b>2.</b>	<b>PARTE I: LINEAMENTI DELLA POLITICA SVIZZERA DEL TRASPORTO MERCI</b>
<b>8</b>	2.1	Dal monopolio ferroviario ai primi tentativi di coordinamento dei compiti tra strada e ferrovia
<b>10</b>	2.2	Alcuni indicatori sull'evoluzione del traffico
<b>12</b>	2.3	Rinnovate prove di coordinamento dei compiti tra strada e ferrovia: la Concezione globale svizzera dei trasporti (CGST)
<b>14</b>	2.4	Il finanziamento trasversale del trasporto merci tramite il ridisciplinamento dei dazi sui carburanti
<b>14</b>	2.5	La copertura dei costi esterni tramite la tassa sul traffico pesante
<b>15</b>	2.6	Il Concetto della politica dei trasporti transalpini
<b>16</b>	2.7	I rapporti con l'Unione europea
<b>16</b>	2.7.1	L'Accordo sul traffico di transito (1992)
<b>16</b>	2.7.2	L'Accordo sui trasporti terrestri (1999)
<b>17</b>	2.8	Il rilancio degli investimenti ferroviari con le nuove trasversali
<b>18</b>	2.9	L'Iniziativa delle Alpi
<b>19</b>	2.10	La Confederazione si dota di una strategia per il traffico merci (ma i problemi restano)
<b>19</b>	2.10.1	Una Legge-quadro sul traffico merci (LTM/2008)
<b>20</b>	2.10.2	La Legge-quadro sul traffico merci viene aggiornata (LTM/2015)
<b>22</b>	2.10.3	Il futuro del traffico interno: vecchie preoccupazioni e nuove aspettative
<b>23</b>	2.10.4	Verso una revisione totale della Legge sul traffico merci (LTM/2024)
<b>24</b>	<b>3.</b>	<b>PARTE 2: IL TRAFFICO MERCI DELLE FFS</b>
<b>25</b>	3.1	Negli anni Trenta del Novecento si delinea la concorrenza stradale
<b>25</b>	3.2	Alcuni indicatori sull'evoluzione del traffico e dei risultati finanziari
<b>28</b>	3.3	I trent'anni gloriosi e gli indizi della crisi
<b>28</b>	3.4	Il riconoscimento delle indennità per le prestazioni in favore dell'economia generale
<b>29</b>	3.5	La crisi e il mandato di prestazione
<b>30</b>	3.5.1	L'introduzione del mandato di prestazione
<b>31</b>	3.5.2	Un Gruppo di riflessione per ridefinire le competenze delle FFS
<b>33</b>	3.6	La riforma delle ferrovie
<b>34</b>	3.7	Il riassetto societario e organizzativo
<b>35</b>	3.8	Le FFS rilanciano il loro interesse per il futuro del traffico merci: "Strategia 2030" e il concetto "Suisse Cargo Logistics"
<b>36</b>	<b>4.</b>	<b>SINTESI E INTERROGATIVI APERTI</b>

---

**43** **NOTE**

---

**51** **BIBLIOGRAFIA SOMMARIA**

---

**52** **ALLEGATI**

- |           |     |  |
|-----------|-----|--|
| <b>53</b> | 1.  | La Concezione globale svizzera dei trasporti (CGST) e il traffico merci (1977)             |
| <b>55</b> | 2.  | I mandati di prestazioni alle FFS (1980-1998)  |
| <b>58</b> | 3.  | Dal mandato alla convenzione sulle prestazioni (1999-2024)                                 |
| <b>60</b> | 4.  | La politica dei trasporti dell'Unione europea  |
| <b>62</b> | 5.  | Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia (1999-2023)                   |
| <b>64</b> | 6.  | Riforma delle ferrovie (1999-2023)   |
| <b>67</b> | 7.  | Gli obiettivi strategici della Confederazione nel trasporto merci 2003-2027                |
| <b>69</b> | 8.  | La Concezione del traffico merci per ferrovia (2017)                                       |
| <b>72</b> | 9.  | Possibilità di sviluppo di FFS Cargo (2017)  |
| <b>73</b> | 10. | La Strategia FFS 2030 nel settore merci (2021)   |
| <b>74</b> | 11. | Il concetto "Suisse Cargo Logistics" delle FFS (2022)                                      |
| <b>75</b> | 12. | Il futuro orientamento del trasporto ferroviario delle merci sull'intero territorio (2022) |