



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

Dicembre 2023

Revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione

**Rapporto sui risultati della consultazione concernente il «perfezionamento delle
condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»**

Indice

1	Situazione iniziale	3
2	Svolgimento della consultazione	3
2.1	Rinuncia esplicita a entrare nel merito	3
3	Valutazione sulla base del questionario	4
3.1	Valutazione della necessità di intervento nel «perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»	4
3.2	Variante proposta ritenuta più adeguata al conseguimento degli obiettivi formulati	4
3.3	Ammodernamento e automazione della produzione nel traffico merci ferroviario mediante la migrazione al DAC	5
3.4	Rafforzamento della navigazione sul Reno nel quadro di catene di trasporto multimodali	6
3.5	Incentivi finanziari per sistemi di propulsione climaticamente neutri o per battelli impiegabili in acque basse	6
3.6	Promovimento delle catene di trasporto multimodali ai fini della maggiore utilizzazione delle offerte nel traffico merci su rotaia	6
3.7	Finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico ...	6
3.8	Incentivi finanziari per volumi di trasporti il più possibile elevati su rotaia o in offerte intermodali	7
3.9	Contributo di trasbordo e di carico	7
3.10	Prosecuzione del rimborso della TTPCP nel traffico combinato o integrazione nel contributo di trasbordo e di carico	7
3.11	Incentivi finanziari per l'impiego di propulsioni climaticamente neutre nel traffico merci ferroviario	7
3.12	Sviluppo e promovimento finanziario del TCCI come offerta di rete nel traffico merci ferroviario	7
3.13	Idoneità dello strumento delle convenzioni sulle prestazioni con gli operatori del TCCI ...	8
3.14	Idoneità dell'indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento per importanti ammodernamenti quali mezzo per lo sviluppo del TCCI	8
3.15	Necessità di una maggiore considerazione del trasporto di merci nella pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione	8
3.16	Ulteriori osservazioni sul progetto posto in consultazione	8
4	Anhang / Annexe / Allegato	9
4.1	Elenco dei partecipanti alla consultazione	9
4.1.1	Kantone / Cantons / Cantoni	9
4.1.2	Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale	9
4.1.3	Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	9
4.1.4	Associazioni mantello nazionali dell'economia	10
4.1.5	Organisationen / organisations / organizzazioni	10

1 Situazione iniziale

Il 2 novembre 2022 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di svolgere una procedura di consultazione presso i Cantoni, i partiti politici, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna, le associazioni mantello nazionali dell'economia e gli ambienti interessati sul «perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera».

2 Svolgimento della consultazione

La procedura di consultazione si è svolta dal 2 novembre 2022 al 24 marzo 2023.

Sono stati invitati a partecipare 161 soggetti (destinatari).

In totale sono pervenuti 103 pareri.

	Destinatari	Pareri pervenuti	Rinuncia esplicita a entrare nel merito
Cantoni e CTP	27	26	1
Partiti politici	11	6	
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	2	
Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	6	1
Organizzazioni	112	67 (di cui 29 non interpellati)	2
Totale	161	107	4

I pareri sono raccolti in un documento separato pubblicato sul sito Internet della Cancelleria della Confederazione svizzera (CaF).

2.1 Rinuncia esplicita a entrare nel merito

Cantone di Obvaldo
Unione svizzera degli imprenditori
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti
Associazione degli istituti cantonali di assicurazione (AICA)

Selezione di dichiarazioni generali e valutazione della necessità di intervento

- La necessità di intervento per le condizioni quadro del trasporto di merci svizzero è condivisa.
- Alcuni pareri sono tuttavia assolutamente contrari al progetto o ne richiedono la rielaborazione.
- Alcuni sostengono il progetto parzialmente: tra le altre cose, criticano la mancanza di un obiettivo di trasferimento nel traffico nazionale, chiedono misure di promovimento per il traffico interno, d'importazione e di esportazione o propongono la creazione di offerte ferroviarie allettanti anche su tratte brevi. Una parte suggerisce di estendere il ventaglio di misure anche alla strada. Altri sottolineano espressamente il fatto che, diversamente dal traffico di transito, in quello interno non esiste alcun mandato legislativo per il trasferimento.

3 Valutazione sulla base del questionario**3.1 Valutazione della necessità di intervento nel «perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»**

La necessità di intervento per le condizioni quadro del trasporto di merci svizzero è condivisa. Pochi pareri richiedono una rielaborazione completa del progetto, senza tuttavia mettere in discussione la necessità di intervento stessa.

3.2 Variante proposta ritenuta più adeguata al conseguimento degli obiettivi formulati

La tabella 2 riporta i pareri secondo le seguenti tre categorie definite dall'UFT:

- variante 1: consenso senza riserve, ampio o tendenziale alla variante 1
- variante 2: consenso senza riserve, ampio o tendenziale alla variante 2
- respingimento: opposizione al progetto e a entrambe le varianti

	Variante 1	Variante 2	Respingimento
Cantoni	AG, AR, AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, ZH	SG	
Partiti politici	Alleanza del centro, I Verdi, pvl, PLR, PSS	UDC	
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	SAB, Unione delle città svizzere		
Associazioni mantello nazionali dell'economia	Unione Svizzera dei Contadini, economie-suisse, USS, Travail-suisse		
Organizzazioni	Iniziativa delle Alpi, auto svizzera, Avenir, Unione Svizzera dei Contadini, upi, BLS, DCPA, CCIG, CFS, CIPRA, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FRS, FSU, Mobilità pedonale, Cantoni di montagna, GF, Greenpeace, HKBB, Hupac, CI CDS,	CP, CST, AIHK	USAM, ST, Wika BL

	CTP, LITRA (con ASTAG, IG KV, VAP, UTP), MBC, FCM, OeBB, OUESTRAIL, Posta, Pro Velo, PUSCH, railCare, Com-Ferr, RhB, RWU, FFS, FSE, SEV, USS, FP, SRH, FSV, città di Lucerna, SVI, SVS, swisscleantech, ZUS, transfair, Travailsuisse, VAP, VBL, ASIR, ATA, UTP, VSLF, VSMR, WWF		
--	--	--	--

Tabella 1 - Varianti

L'ampia maggioranza caldeggia l'attuazione della variante 1 *sic e simpliciter* o con una promozione del traffico a carro completo isolato (TCCI) di durata limitata.

- Tra i partiti rappresentati nell'Assemblea federale sono chiaramente favorevoli alla variante 1 o a una sua versione ampliata Alleanza del centro, I Verdi, pvl e PSS, prevalentemente per ragioni correlate alla politica climatica, energetica e di approvvigionamento. PLR si esprime a favore di sussidi temporanei per il TCCI fino a che non sarà disponibile l'accoppiamento automatico digitale (DAC), tra le altre cose per motivi finanziari e concorrenziali. Per queste stesse ragioni UDC chiede l'attuazione della variante 2 e fa riferimento al ruolo dell'immigrazione.
- Alcuni Cantoni (AG, BL, BS) fanno presente che in caso di soppressione del TCCI sarà necessario un massiccio ampliamento delle strade nazionali e cantonali.
- Altri Cantoni (AG, BL, BS, FR, LU, NE, SO, VD, VS, ZG) ritengono che l'ammodernamento del TCCI può liberare capacità per il traffico viaggiatori e sottolineano che quest'ultimo non deve essere ostacolato dal trasporto di merci.

3.3 Ammodernamento e automazione della produzione nel traffico merci ferroviario mediante la migrazione al DAC

- Su 103 pareri 6 (UDC, USAM, CP, CST, ST, WIKAL) respingono il finanziamento del DAC. Tutti gli altri pareri concordano con il progetto di promovimento del DAC. Si sottolinea sistematicamente il coordinamento con l'Europa.
- In 30 pareri si propone un aumento del sostegno:
 - o al 60 per cento: PSS, CFS, DB, fenaco, Hupac, LITRA, railCare, FFS, ZUS, UTP, VAP, ASTAG, IG KV (derivazione; raddoppio del 30 %, analogamente alle regole esistenti sul promovimento delle innovazioni tecniche);
 - o al 75 per cento: Iniziativa delle Alpi, PUSCH, ATA, WWF, Mobilità pedonale, Greenpeace, Pro Velo, FSE (derivato dai tassi per il promovimento di innovazioni tecniche nel trasporto stradale e proposte legislative sul clima, p. es. controprogetto indiretto sull'iniziativa per i ghiacciai);
 - o inoltre mutui senza interessi per un periodo transitorio (FFS);
 - o senza cifre concrete (FFS, Posta, SEV, transfair, ZUS).
- 19 soggetti propongono che i criteri per i carri siano redatti diversamente: piuttosto secondo le possibilità tecniche ed economiche, includendo anche carri più vecchi (FR, JU, NE, VD, VS, OUESTRAIL, LITRA, UTP, ASTAG, IG KV e VAP, CFS, CTSO, railCare); piuttosto secondo la durata futura (USS, Iniziativa delle Alpi, PUSCH, ATA, WWF, Mobilità pedonale, Greenpeace, Pro Velo, FSE);

- anche scaglionamento temporale: dapprima un maggior sostegno, successivamente uno minore (CFS, LITRA, UTP, ASTAG, IG KV e VAP, FFS);
senza proposte specifiche (ASCN, fenaco, ZUS, swiss clean tech);
- 4 a favore di un coinvolgimento dello scartamento ridotto (VD, MBC, SAB, CJ).

3.4 Rafforzamento della navigazione sul Reno nel quadro di catene di trasporto multimodali

Tale rafforzamento non è respinto da nessuno dei partecipanti alla consultazione.

3.5 Incentivi finanziari per sistemi di propulsione climaticamente neutri o per battelli impiegabili in acque basse

La creazione delle basi legali per incentivi finanziari per sistemi di propulsione climaticamente neutri o per battelli impiegabili in acque basse è di principio sostenuta.

Economiesuisse chiede di rinunciare alla misura fino a che il settore non abbia raggiunto uno sviluppo di mercato tale da giustificare uno schema di promovimento. Inoltre ritiene che nel contesto globale previsto vada inserito anche il finanziamento di sistemi di propulsione climaticamente neutri per autocarri, carrelli elevatori eccetera.

GF è contrario agli incentivi finanziari proposti ritenendo che generino distorsione della concorrenza nei confronti dei vettori ferrovia e strada. ST e COMCO dal canto loro ricordano l'importanza di una gestione neutra sotto l'aspetto concorrenziale.

Infine, HKBB sostiene che, qualora utile, le misure e il promovimento dovrebbero essere armonizzati o coniugati con quanto contemplato dalla riveduta legge sul CO₂.

3.6 Promovimento delle catene di trasporto multimodali ai fini della maggiore utilizzazione delle offerte nel traffico merci su rotaia

Tutte le parti accolgono con favore il promovimento delle catene di trasporto multimodali. Considerata l'evoluzione del volume di merci, il trasporto ferroviario potrebbe crescere e avere effetti di trasferimento solo in quanto anello di catene di logistica multimodali. A questo proposito non è decisivo se tra i vettori di trasporto vengano trasbordati contenitori o beni, la cui scelta va lasciata al mercato e non deve essere condizionata da incentivi statali.

3.7 Finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico

Il finanziamento semplice e coerente di investimenti in impianti di trasbordo e di carico gode di ampio sostegno.

CFS, LITRA (ASTAG, IG KV, VAP, UTP), FFS, railCare e DB sono favorevoli a una semplificazione del promovimento finanziario mediante tassi forfettari che a loro avviso ridurrebbe l'onere amministrativo e consentirebbe un'attuazione più rapida delle procedure di promovimento. Deve invece essere preservata la possibilità di tenere conto di situazioni speciali e, in casi eccezionali motivati, di derogare a contributi di finanziamento standardizzati. La rinuncia a quantitativi minimi per la promozione di impianti con volumi d'investimento inferiori ai cinque milioni di franchi per impianti sulla rete a scartamento normale è respinta: per i progetti d'importanza nazionale o sovraregionale che presentano un volume d'investimento superiore ai cinque milioni di franchi e adempiono i criteri del piano settoriale deve essere possibile un contributo dell'80 per cento. Trova inoltre appoggio la modifica all'articolo 8 capoverso 7 LTM, che prevede che dovranno concedere l'accesso non discriminatorio solo gli impianti TC.

Tutti i tipi di impianti di trasbordo e di carico devono essere trattati equamente (Coop, CI CDS, FCM).

Si fa inoltre notare che deve essere mantenuta la possibilità di concedere mutui per stazioni di carico all'estero (GR, USS, Iniziativa delle Alpi, PUSCH, ATA, WWF, FSE, Pro Velo, Greenpeace, Mobilità pedonale).

3.8 Incentivi finanziari per volumi di trasporti il più possibile elevati su rotaia o in offerte intermodali

Anche questa misura riceve il sostegno della maggioranza e viene respinta solo da due partecipanti (RhB, ST). Inoltre è stata avanzata la seguente richiesta: «qualora si proceda con tale misura si dovrà sancire una soluzione che escluda distorsioni della concorrenza o svantaggi per le piccole ITF e le imprese, per esempio facendo in modo che il criterio dei *volumi di trasporto il più possibile elevati* sia proporzionato alla capacità di trasporto disponibile della relativa impresa» (Cantoni di montagna).

3.9 Contributo di trasbordo e di carico

In linea di massima i partecipanti approvano i contributi di trasbordo e di carico. A favore di un loro aumento si schierano GR, pvl, Unione delle città svizzere, USS, Iniziativa delle Alpi, RhB, PUSCH, ATA, WWF, FSE, Pro Velo, Greenpeace, città di Lucerna, Cantoni di montagna e Mobilità pedonale, mentre fenaco, GF e ST sono contrari.

3.10 Prosecuzione del rimborso della TTPCP nel traffico combinato o integrazione nel contributo di trasbordo e di carico

15 risposte (AG, Unione Svizzera dei Contadini, BL, BS, CJ, GL, FFS, SG, SH, SRH, Unione delle città svizzere, TG, ASIR, VSLF, ZH) caldeggiavano un'integrazione del rimborso della TTPCP per corse effettuate sul percorso iniziale e finale del traffico combinato nel contributo di trasbordo e di carico, si esprimono in favore di una soluzione unitaria o auspicano un'attuazione successiva dell'integrazione.

9 pareri (CFS, Coop, DB, Hupac, CI CDS, LITRA, FCM, railCare, UTP) auspicano un'integrazione del contributo di trasbordo e di carico nel rimborso della TTPCP.

15 soggetti (Iniziativa delle Alpi, CST, economiesuisse, fenaco, Cantoni di montagna, GF, pvl, GR, RhB, USS, FSV, SZ, Travailsuisse, UR, VD) acconsentono a mantenere il rimborso della TTPCP.

15 partecipanti (CTSO, pvl, FR, Mobilità pedonale, Greenpeace, JU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, FSE, transfair, ATA, VS, WWF) auspicano il mantenimento di entrambi gli strumenti.

Trasparenza e flessibilità nell'applicazione delle disposizioni del diritto ferroviario per gli impianti del traffico merci privati

La maggiore trasparenza e flessibilità nell'applicazione delle disposizioni del diritto ferroviario per gli impianti del traffico merci privati incontrano il consenso generale. Solo economiesuisse ritiene la misura inutile e rimanda a contenitori esistenti nei quali potrebbero essere considerate tali esigenze.

3.11 Incentivi finanziari per l'impiego di propulsioni climaticamente neutre nel traffico merci ferroviario

Economiesuisse e GF respingono gli incentivi finanziari per l'impiego di propulsioni climaticamente neutre nel traffico merci ferroviario, mentre i partecipanti restanti li sostengono.

3.12 Sviluppo e promovimento finanziario del TCCI come offerta di rete nel traffico merci ferroviario

Il sostegno a tempo determinato e lo sviluppo del TCCI sono sostenuti dall'ampia maggioranza. Economiesuisse appoggia l'idea di base della variante 1, ma respinge entrambe le varianti presentate e propone un percorso alternativo, fondato soprattutto su un nuovo orientamento dell'organizzazione del TCCI. CST e ST respingono un sostegno.

3.13 Idoneità dello strumento delle convenzioni sulle prestazioni con gli operatori del TCCI

Molti soggetti (AG, Iniziativa delle Alpi, DCPA, CFS, CJ, Coop, DB, Fenaco, FSU, Mobilità pedonale, GE, Cantoni di montagna, GF, GL, pvl, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, CTP, LITRA, FCM, Pro Velo, PUSCH, RailCare, RhB, SAB, FFS, FSE, SEV, USS, SH, SL, SO, Unione delle città svizzere, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, ASIR, ATA, VD, UTP, VSLF, WWF, ZG, ZH) ritengono le convenzioni sulle prestazioni uno strumento adeguato;

le stesse sono invece respinte in particolare da quei pareri che in linea di principio sono contrari a un promovimento.

3.14 Idoneità dell'indennità d'esercizio e dei contributi d'investimento per importanti ammodernamenti quali mezzo per lo sviluppo del TCCI

Anche un'indennità d'esercizio e contributi d'investimento per importanti ammodernamenti per lo sviluppo del TCCI sono ritenuti adeguati dalla maggioranza (AG, Iniziativa delle Alpi, BE, DCTF, CFS, CJ, Coop, CTSO, DB, Fenaco, FR, FSU, Mobilità pedonale, GE, Cantoni di montagna, GF, GL, pvl, GR, Greenpeace, HKBB, Hupac, CI CDS, JU, CTP, LITRA, LU, NE, OUESTRAIL, Pro Velo, PUSCH, railCare, RhB, SAB, FFS, FSE, SEV, USS, SH, FP, SO, SRV, Unione delle città svizzere, SZ, TG, TI, transfair, Travailsuisse, UR, ASIR, ATA, VD, UTP, VS, VSLF, WWF, ZG, ZH).

3.15 Necessità di una maggiore considerazione del trasporto di merci nella pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione

La necessità di tenere maggiormente conto del trasporto merci nella pianificazione territoriale dei Cantoni e della Confederazione non è respinta in alcuna risposta. SAB propone di integrare nella Concessione del trasporto di merci anche gli impianti a fune.

Inoltre è richiesto di definire una scadenza per l'attuazione delle misure a livello cantonale e comunale. Decisivo è l'obbligo legislativo di sancire le indicazioni in maniera vincolante per i proprietari dei fondi nei piani d'utilizzazione dei Comuni. La Confederazione dovrà altresì stabilire entro quando i Cantoni dovranno aver inserito impianti del traffico merci su rotaia nei propri piani direttori (p. es. CFS, DB, Hupac, LITRA, railCare, FFS, VAP, UTP).

3.16 Ulteriori osservazioni sul progetto posto in consultazione

Per il promovimento sulla rete a scartamento ridotto sono richiesti altresì un credito d'impegno e un sostegno illimitato (CFS, CTSO, DB, Cantoni di montagna, Hupac, JU, LITRA, OUESTRAIL, railCare, RhB, UTP, VS).

Un obiettivo di trasferimento nel traffico interno, d'importazione e di esportazione analogamente a quello nel traffico transalpino è richiesto da Iniziativa delle Alpi, Mobilità pedonale, pvl, GR, I Verdi, Greenpeace, Pro Velo, PUSCH, FSE, SEV, USS, PSS, Unione delle città svizzere, ATA, WWF e ZH.

Inoltre alcuni, tra i quali I Verdi, auto svizzera, CFS, Hupac, LITRA, FFS, VAP, UTP, railCare, Avenenergy e DB, si aspettano un rapporto o un monitoraggio della Confederazione in merito alla promozione del traffico merci su ferrovia sull'intero territorio nazionale (analogamente alla politica di trasferimento del traffico).

I binari di raccordo delle ferrovie storiche devono ricevere lo stesso trattamento di quelli utili al collegamento delle zone industriali e commerciali (DSF, OeBB).

Altra richiesta da singoli partecipanti (p. es. BE, SG, TG e TI) è l'estensione della TTPCP agli autofurgoni.

4 Anhang / Annexe / Allegato

4.1 Elenco dei partecipanti alla consultazione

4.1.1 Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Aargau	AG
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	AR
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	AI
Staatskanzlei des Kantons Bern	BE
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	BL
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	BS
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	GE
Regierungskanzlei des Kantons Glarus	GL
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	GR
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	JU
Staatskanzlei des Kantons Luzern	LU
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	NE
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	NW
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	OW
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	SH
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	SO
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	SZ
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	SG
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	TG
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	TI
Standeskanzlei des Kantons Uri	UR
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	VS
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	VD
Staatskanzlei des Kantons Zug	ZG
Staatskanzlei des Kantons Zürich	ZH

Conferenza dei governi cantionali	CdC
-----------------------------------	-----

4.1.2 Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

Alleanza del centro

PLR.I Liberali

I Verdi / Partito ecologista svizzero

Partito verde liberale svizzero pvl

Unione Democratica di Centro UDC

Partito socialista svizzero PSS

4.1.3 Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna

Associazione dei Comuni svizzeri

Gruppo svizzero per le regioni di montagna SAB

4.1.4 Associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse

Federazione delle imprese svizzere

Unione svizzera delle arti e mestieri USAM

Unione svizzera degli imprenditori

Unione sindacale svizzera USS

Travail.Suisse

4.1.5 Organisationen / organisations / organizzazioni

Nome

Aargauische Industrie- und Handelskammer

Associazione degli importatori svizzeri d'automobili

Associazione svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico

Associazione svizzera dei gestori degli impianti di valorizzazione dei rifiuti

Associazione svizzera di navigazione e di economia portuale

Associazione Svizzera proprietari di draghe e di chiatte

Associazione svizzera riciclaggio ferri, metalli e carta

Associazione Traffico e Ambiente

Avenergy Suisse

BLS SA

Cargo Forum Schweiz

Cargo sous terrain SA

Centre Patronal Paudex

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

Chemins de fer du Jura

Città di Lucerna

Commissione del trasporto ferroviario

Commissione della concorrenza

Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi - CIPRA Svizzera

Comunità d'interesse del commercio al dettaglio Svizzera

Conférence des Transports de la Suisse occidentale

Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici

Conferenza dei governi dei Cantoni alpini

Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente

Coop Svizzera (Basilea)

DB Cargo Svizzera

ECO SWISS

Federazione delle cooperative Migros

Federazione svizzera degli urbanisti

Fenaco Genossenschaft

Ferrovia retica

Ferrovie federali svizzere FFS SA

Fondazione per la pratica della protezione dell'ambiente in Svizzera

Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio

Fondazione svizzera per l'energia

Sigla

AIHK

auto svizzera

SVI

ASIR

SVS

VBL

VSMR

ATA

Avenergy

BLS

CFS

CST

CP

CCIG

CJ

Città di Lucerna

ComFerr

COMCO

CIPRA

CI CDS

CTSO

CTP

Cantoni di montagna

DCPA

Coop

DB

ECO SWISS

FCM

FSU

Fenaco

RhB

FFS

PUSCH

FP

FSE

Greenpeace
Groupement Fer
Handelskammer beider Basel
Hupac Intermodal AG
IG Kombiniertes Verkehr
Iniziativa delle Alpi

Mobilità pedonale Svizzera
Oensingen-Balsthal-Bahn AG
OUESTRAIL
Porti renani svizzeri
Posta CH SA
Pro Velo Svizzera
railCare SA
Regionalplanung Winterthur und Umgebung
Schweizer Zucker AG Sucre Suisse SA Zuccheri Svizzera SA
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA (congiuntamente a
ASTAG, IG KV, VAP, UTP)
Sindacato del personale dei trasporti
Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti
Sorveglianza dei prezzi
stradasvizzera Federazione stradale svizzera
swisscleantech
SwissRailvolution
Swissterminal AG
transfair
Transports de la Région Morges Bière Cossonay
Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
Unione dei trasporti pubblici
Verband der verladenden Wirtschaft
Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz
Wirtschaftskammer Baselland
World Wildlife Fund Svizzera

Greenpeace
GF
HKBB
Hupac
IG KV
Iniziativa delle
Alpi
Mobilità pedonale
OeBB
OUESTRAIL
SRH
La Posta
Pro Velo
railCare
RWU
ZUS
LITRA

SEV
VSLF
SPR
FRS
swisscleantech
SRV
ST
transfair
MBC
upi
UTP
VAP
DSF
Wika BL
WWF