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
Divisione Finanziamento

Gennaio 2025

Credito d'impegno destinato a indennizzare l'offerta di trasporto nel traffico regionale viaggiatori (TRV) per il periodo 2026–2028

Rapporto sui risultati della consultazione

Riferimento: BAV-313.00-19/2/5/1

BAV-D-3BDB3401/1041

1. Procedura di consultazione

1.1. Oggetto della consultazione

Il traffico regionale viaggiatori (TRV) è competenza congiunta di Confederazione e Cantoni. Nell'ambito della procedura di ordinazione, Confederazione e Cantoni definiscono insieme l'offerta TRV da ordinare per due anni e i relativi costi. Le prestazioni sono indennizzate in base ai costi non coperti pianificati e finanziate per metà dalla Confederazione. Dal 2018 quest'ultima pianifica i fondi necessari per le indennità in questo settore attraverso un credito d'impegno valido per quattro anni. Alla luce di una modifica dei periodi di ordinazione del TRV, che è stata attuata ai fini dell'armonizzazione con i periodi delle convenzioni sulle prestazioni del settore Infrastruttura, il presente progetto mira a fissare i fondi per un periodo di soli tre anni, vale a dire per gli anni dal 2026 al 2028.

Il 26 giugno 2024 il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) di condurre una consultazione sui progetti di un messaggio al Parlamento e di un decreto federale per la determinazione dei fondi per il periodo 2026–2028. Si proponeva di stanziare 3496 milioni di franchi per il finanziamento dei servizi del TRV per detto triennio.

Lo scopo del progetto è quello di fornire elementi di risposta ai seguenti interventi parlamentari:

2022 P 20.3328 Strategia nazionale volta a migliorare il servizio dei trasporti pubblici verso le regioni turistiche (N 17.03.2022, Clivaz)

2022 M 22.3229 Il trasporto turistico è il parente povero dei trasporti pubblici? (S 06.12.2022, Maret N 03.05.2023)

Dal rapporto esplicativo emerge che la Confederazione fornisce già oggi un contributo notevole a favore del traffico turistico sostenibile. Seppur la Confederazione non abbia competenza diretta nel trasporto turistico, le esigenze del settore sono integrate in particolare nei progetti di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria o dell'offerta di trasporto.

1.2. Svolgimento della consultazione

La consultazione sul credito d'impegno nel TRV per gli anni dal 2026 al 2028 si è svolta dal 26 giugno al 18 ottobre 2024. Era indirizzata a 198 enti, tra cui i Cantoni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città, delle regioni di montagna e dell'economia, le imprese di trasporto (IT) indennizzate secondo la legge del 20 marzo 2009 sul trasporto di viaggiatori (LTV), le comunità tariffarie svizzere e altre organizzazioni.

2. Risultati della consultazione

2.1. Pareri pervenuti

All'UFT sono pervenuti in totale 59 pareri.

Gruppi	Destinatari	Pareri pervenuti
1. Cantoni e Conferenza dei governi cantonali (CdC)	27	26
2. Partiti rappresentati nell'Assemblea federale	12	6
3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	3	3
4. Associazioni mantello nazionali dell'economia	8	6
5. IT indennizzate secondo la LTV	117	5
6. Comunità tariffarie	17	0
7. Organizzazioni	14	13
Totale	198	59

L'allegato 1 contiene l'elenco dettagliato dei partecipanti che hanno presentato un parere, così come quello delle abbreviazioni.

Tutti i Cantoni e la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP) si sono espressi in merito alla consultazione.

Hanno presentato un parere i seguenti gestori del TRV: Ferrovie federali svizzere (FFS), AutoPostale SA (PAG), Ferrovia retica SA (RhB), transports publics genevois (TPG), Bus und Service AG (BuS). Inoltre hanno preso posizione l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) e la comunità d'interesse RAILplus. Si può quindi presumere che i principali attori del TRV (committenti e gestori cantonali) si siano espressi.

Un parere è stato inoltrato altresì dai seguenti sei partiti politici: Alleanza del centro, PLR, PS, UDC, PEV e I Verdi.

Si sono espresse anche numerose associazioni e organizzazioni: il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), l'Associazione dei comuni svizzeri (ACS), l'Unione delle città svizzere (UCS), economiesuisse, l'Unione svizzera degli imprenditori (USI), l'Unione Svizzera dei Contadini (USC), l'Unione sindacale svizzera (USS), l'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) e Travail.Suisse, il Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (LITRA), il Sindacato del personale dei trasporti (SEV), il sindacato transfair, la *Conférence des Transports de la Suisse occidentale* (CTSO), la *Fédération des Entreprises Romandes* (FER SR), la Federazione svizzera del turismo (FST), l'Associazione traffico e ambiente (ATA), la Commissione federale del consumo (CFC), Pro Bahn Svizzera e la Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV). Il numero di risposte è quindi soddisfacente.

2.2. Riassunto dei pareri

La consultazione non prevedeva un apposito questionario, ma l'analisi mostra che i pareri pervenuti si riferiscono principalmente all'importo proposto per il credito d'impegno del TRV.

Altri argomenti citati spesso dai partecipanti alla consultazione sono stati in particolare la decarbonizzazione dei trasporti pubblici (TP), il tema della verifica in base alla domanda (revisione dei criteri per individuare le offerte eccedenti), le misure tariffarie e i ruoli di Confederazione e Cantoni nell'ambito del TRV. È stato inoltre commentato il trattamento dei due interventi parlamentari. I diversi argomenti trattati sono sintetizzati qui di seguito. Ciascun parere può tuttavia essere consultato nella sua integralità sulla piattaforma di pubblicazione del diritto federale[1].

2.2.1 Importo del credito

Nel progetto in consultazione è stato proposto lo stanziamento di un credito d'impegno di 3496 milioni di franchi per l'offerta TRV ordinata per l'anno d'orario 2026 e il biennio 2027–2028. Come indicato nel rapporto esplicativo, tale importo consentirà di finanziare, oltre che le prestazioni esistenti, l'ampliamento dell'offerta di trasporto e i costi conseguenti agli investimenti giudicati necessari (nuovo materiale rotabile, rinnovo di impianti di manutenzione, miglioramento dei sistemi d'informazione alla clientela o di supporto all'esercizio ecc.). Permetterà altresì di intraprendere e sostenere la transizione verso i veicoli elettrici e di perennizzare i fondi per il finanziamento di progetti d'innovazione a favore dei TP. Le conseguenze della pandemia, che hanno avuto un notevole impatto sul credito d'impegno precedente (2022–2025), sono considerate terminate. L'importo proposto, con un moderato aumento rispetto al preventivo 2025 della Confederazione, dovrebbe consentire di perennizzare l'offerta di TP attrattivi nel rispetto dei vincoli finanziari della Confederazione. Le imprese dovranno tuttavia adoperarsi per raggiungere nuovamente almeno il livello di efficienza pre-pandemia e, eventualmente, definire un ordine di priorità per i progetti.

Importo del credito considerato sufficiente da una minoranza

Solo sei partecipanti hanno approvato esplicitamente in linea di massima la proposta di credito: si tratta dei Cantoni OW e ZG, Alleanza del centro, FER SR, CFC e USAM. Il Cantone NW prende atto con soddisfazione del fatto che la Confederazione attribuisce grande importanza al TP ed è disposta a stanziare fondi supplementari. L'Alleanza del centro sottolinea che la difficile situazione finanziaria della Confederazione non può essere ignorata. Con queste premesse, nei prossimi anni sono possibili tagli di decine di milioni ai fondi stanziati per indennizzare le prestazioni TRV, al fine di ridurre le spese e risanare le finanze federali. L'Alleanza del centro è tuttavia più reticente nei confronti di una possibile riduzione dell'offerta di trasporti regionali e di un possibile aumento delle tariffe che potrebbero risultare indirettamente dai tagli auspicati. Ciò potrebbe comportare una perdita di attrattiva del TP e limitare il potere d'acquisto della popolazione svizzera.

USAM sostiene il progetto, ma sottolinea che il grado di copertura dei costi del TRV, pari a circa il 50 per cento, è relativamente basso. Proprio alla luce dell'attuale situazione finanziaria della Confederazione è opportuno aumentare questo grado di copertura, in primo luogo migliorando l'efficienza del TRV e aumentando il finanziamento da parte degli utenti. A questo proposito, l'USAM ritiene utile in particolare l'assegnazione delle priorità ai progetti d'investimento, come previsto nel progetto.

Inoltre, i Cantoni ZH e SG si affidano alla valutazione della Confederazione, ma entrambi si aspettano che cofinanzi integralmente tutte le offerte TRV ordinate congiuntamente, adempiendo al suo obbligo di cofinanziamento del 50 per cento stabilito per legge. Qualora dovesse risultare che il presente credito d'impegno non è sufficiente a tal fine, i due Cantoni si aspettano che il Consiglio federale richieda tempestivamente al Parlamento un rispettivo credito aggiuntivo. In caso contrario si verificherebbe un

[1] Fedlex diritto federale | Fedlex / https://www.fedlex.admin.ch/it/consultation-procedures/ended/2024#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2024/61/cons_1

trasferimento unilaterale di oneri dalla Confederazione ai Cantoni, cosa che viene espressamente respinta.

Aumento dell'importo del credito richiesto dalla maggioranza

Quarantaquattro partecipanti chiedono un aumento del credito d'impegno. I pareri si concentrano in particolare su tre proposte: quella della CTP (+190 mio.), quella dell'UTP (+210 mio.) o la definizione dell'importo in funzione del fabbisogno di indennità stimato (+353 mio.). Alcuni partecipanti propongono importi diversi, mentre altri sostengono un aumento senza proporre cifre specifiche (Cantoni AI, BL, LU, SZ).

Secondo la CTP, i Cantoni AG, AR, BE, BL, FR, JU, NE, SH, SO, TG, TI, UR e VD nonché la CTSO, le IT possono compensare con incrementi di efficienza e ricavi più elevati al massimo la metà del fabbisogno supplementare indicato. Essi chiedono di accrescere il credito di 190 milioni, per un importo pari a 3686 milioni.

Il Cantone GL si aspetta che il credito d'impegno venga incrementato di 150 milioni di franchi. L'UCS ne propone un aumento tra 190 e 250 milioni di franchi, il Cantone GR e BuS di 200 milioni di franchi.

Un aumento del credito di 210 milioni, per un ammontare di 3706 milioni, è richiesto da UTP, PEV, I Verdi, PS, FFS, RhB, PAG, ATA, LITRA, Pro Bahn Svizzera e FST.

La IGöV ritiene che il credito d'impegno dovrebbe essere incrementato di almeno 250 milioni di franchi, passando da 3496 a 3746 milioni di franchi.

I Cantoni GE e VS, il SAB, l'USS, Travail.Suisse, transfair, il SEV, RAILplus e l'USAM sostengono che deve essere portato al livello del fabbisogno segnalato dalle imprese, ovvero aumentato di circa 350 milioni di franchi (credito d'impegno a 3850 milioni di franchi).

Poiché le argomentazioni a favore di un aumento del credito d'impegno si ripetono in diversi pareri, esse sono sintetizzate qui di seguito.

Una prima argomentazione che è stata avanzata è che un significativo rialzo dei costi è inevitabile a causa degli sviluppi dell'offerta pianificati, dei costi in crescita nei settori materiale rotabile, cibersicurezza, energia e capitali nonché personale (evoluzione dei salari e spese salariali accessorie), della decarbonizzazione e degli investimenti per la promozione della digitalizzazione (p. es. informazioni in tempo reale per i viaggiatori). Secondo il documento programmatico dell'UTP «Finanziamento a medio termine del traffico regionale viaggiatori e di quello locale» (Mittelfristige Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs, in ted.) del giugno 2024 si deve partire dal presupposto che entro il 2035 l'incremento dei costi sarà decisamente più elevato.

Un'altra argomentazione avanzata nella consultazione è che il rincaro non è sufficientemente considerato, in quanto le previsioni formulate appaiono troppo ottimistiche. Vi sono inoltre pareri secondo i quali la base di calcolo si fonda sulle indennità e non sui costi e, pertanto, non considera sufficientemente il rincaro. Diversi partecipanti ritengono che ciò comporti un fabbisogno maggiore per il credito d'impegno.

Un altro motivo della richiesta di aumento del credito è che, durante la verifica in base alla domanda, il metodo di calcolo in caso di offerta eccedente deve essere adattato il più rapidamente possibile per evitare che i costi si ripercuotano sui Cantoni. Ciò deve essere tenuto in considerazione nel credito e ne giustifica l'aumento.

Secondo diversi partecipanti, nel rapporto esplicativo non si tiene sufficientemente conto dei costi che dovranno essere sostenuti nei prossimi anni per la decarbonizzazione nel trasporto con autobus.

Per più Cantoni, la Confederazione deve procurarsi i mezzi necessari per adempiere ai propri obblighi, in particolare quello di cofinanziamento del 50 per cento delle indennità del TRV a livello nazionale, come previsto dalla legge (art. 30 cpv. 1 LTV). I Cantoni respingono il trasferimento unilaterale degli oneri dalla Confederazione a loro carico.

Secondo un'ulteriore argomentazione, a causa della forte pressione per la riduzione dei costi a livello federale e cantonale, le previsioni di ricavi delle IT sono state aumentate al massimo già nel 2024 e nel 2025, pertanto nel 2026–2028 si possono prevedere solo incrementi marginali dei ricavi.

Una Svizzera in crescita ha bisogno di TP in crescita. Senza un aumento del credito d'impegno, si dovrebbero cancellare gli ampliamenti già pianificati dell'offerta nei TP e gli investimenti necessari o rimandare l'elettrificazione del TP su strada, ipotesi respinta da diversi partecipanti.

La proposta del Consiglio federale è inferiore di 345 milioni di franchi al fabbisogno rilevato dall'UFT sulla base di un sondaggio condotto presso le IT. Queste ultime possono tuttavia compensare solo una parte della differenza. In merito, la CTP e l'UTP ritengono che le IT possano colmare rispettivamente il 50 e il 40 per cento della lacuna con misure proprie (incremento dell'efficienza e maggiori ricavi).

Contestazione dell'aumento del credito da parte di una minoranza

Quattro partecipanti (UDC, PLR, USC, economiesuisse) hanno respinto la proposta e/o richiesto una riduzione.

economiesuisse è in linea di massima favorevole al credito d'impegno proposto. Un finanziamento costante del TRV è un investimento conveniente per la Svizzera. Tuttavia, la crescita strutturale delle spese in questo settore è problematica. Inoltre, il TRV dovrebbe contribuire alla correzione del bilancio, come proposto dal Consiglio federale sulla base del rapporto del gruppo di esperti Gaillard.

Il PLR mette in discussione l'aumento del credito a causa del costante rincaro del TRV e della difficile situazione delle finanze federali. A tale proposito si rimanda al rapporto Gaillard 2024, pagg. 42–43 e, per una questione di simmetria dei sacrifici, occorre discutere anche dell'aumento del grado di copertura dei costi nel TRV e dell'adeguamento dell'offerta prestazionale.

L'UDC respinge il credito d'impegno proposto in quanto supera i costi di manutenzione necessari e le prestazioni esistenti. Per l'UDC è indubbia l'importanza del TRV, ma ritiene che lo sviluppo debba essere proporzionato e non gravare a ogni costo sulle finanze della Confederazione (in termini di politica ambientale e di concorrenza con il trasporto individuale). Già oggi il sistema dei sussidi è un pozzo senza fondo e la crescita incontrollata dei costi che lo accompagna non è né appropriata né proporzionata in considerazione della pressione subita dalle finanze federali. Secondo l'UDC, allo stato attuale tutte le richieste di ampliamento ferroviario rappresentano uno sviluppo imprudente dell'infrastruttura, che mette a repentaglio il futuro di un trasporto viaggiatori funzionante. L'utilità degli ampliamenti deve basarsi su un chiaro programma d'offerta e garantire vantaggi netti e significativi. Per questo motivo, l'UDC chiede di porre immediatamente un freno all'eccessivo attivismo e di concentrarsi soprattutto sul mantenimento della qualità. Ritiene che prima di poter prendere in considerazione un potenziamento significativo, sia necessario migliorare considerevolmente il grado di copertura dei costi attraverso i ricavi dei trasporti.

L'USC si oppone all'aumento del credito d'impegno per motivi di politica finanziaria.

2.2.2. Altri argomenti affrontati in relazione al credito d'impegno

Verifica in base alla domanda (offerte eccedenti)

La CTP e quasi tutti i Cantoni ritengono che debba essere adeguato il metodo di calcolo in caso di offerta eccedente. Si tratta della verifica in base alla domanda e del cofinanziamento da parte della Confederazione di linee in presenza di frequenze troppo basse secondo i metodi di calcolo e le definizioni dell'UFT. I principi per il calcolo delle offerte eccedenti risalgono ancora al 2008 e non corrispondono più alle attuali condizioni di traffico ed esigenze della clientela. L'attuale metodo di calcolo comporta un sensibile trasferimento dei costi dalla Confederazione ai Cantoni, cosa che viene respinta con decisione. Pertanto, quasi tutti i Cantoni e la CTP chiedono un rapido adeguamento del metodo di calcolo con il coinvolgimento dei Cantoni.

Per evitare un trasferimento dei costi e considerare un adeguamento del metodo di calcolo, si chiede di tenere conto di questi elementi nel credito d'impegno 2026–2028, aumentandolo.

Il Consiglio di Stato del Cantone di Appenzello Esterno ritiene che le risorse federali debbano essere gestite unicamente attraverso la quota cantonale.

Decarbonizzazione

Tutti i riscontri pervenuti sulla decarbonizzazione, da parte sia dei Cantoni (AG, AI, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SH, UR, ZH, CTP), sia delle imprese (PAG, BuS, UTP) o di altri partecipanti (PS, UCS, ATA, LITRA ecc.), concordano che i costi successivi dei necessari investimenti nell'elettrificazione degli autobus non sono stati tenuti sufficientemente in considerazione e/o sottolineano l'importanza dei progetti di decarbonizzazione. Inoltre, la recente proposta di eliminare la promozione prevista dalla legge del 23 dicembre 2011 sul CO_2 è stata criticata da più parti.

Nei pareri si manifesta l'opinione che un aumento dei costi dovuto alla decarbonizzazione è inevitabile. Essa comporta infatti un maggiore fabbisogno di mezzi finanziari e un credito d'impegno troppo basso ne mette a repentaglio i progetti. Una delle ragioni di questo maggior fabbisogno sono i notevoli costi aggiuntivi derivanti dal passaggio a veicoli con sistemi di propulsione ecologici, oltre alla necessità di cospicui investimenti una tantum, per esempio nell'infrastruttura di ricarica degli autobus elettrici. La decarbonizzazione del TP su strada non dovrebbe essere né rimandata né ritardata per mancanza di mezzi finanziari, perché un suo ritardo è in contrasto con gli obiettivi climatici ed energetici della Confederazione e dei Cantoni.

L'UDC è più critica al riguardo. Va bene che si voglia sovvenzionare la sostituzione degli autobus diesel con veicoli elettrici, cioè nuovi autobus per fornitori locali non in linea con la politica ambientale, ma il rapporto non ne motiva la necessità, poiché la decarbonizzazione non è di per sé imprescindibile per il mantenimento della qualità. Inoltre, i progetti in linea con la «Strategia energetica 2050 della Confederazione» non aumentano automaticamente l'«attrattiva dei TP».

Misure tariffarie

Diversi partecipanti si sono espressi contro i nuovi aumenti delle tariffe. PS, ProBahn e ATA sono molto critici nei confronti di possibili rincari tariffari. In linea di principio, essi ritengono che i trasporti in generale, e quindi anche i TP, debbano avere un costo per gli utenti. Tuttavia, negli ultimi decenni, il rapporto tra i prezzi del TP da un lato e quelli del traffico individuale motorizzato (TIM) dall'altro si è sviluppato a tal punto a sfavore del primo, che attualmente non è più tollerabile un ulteriore aumento delle tariffe a scapito dei suoi utenti, altrimenti si rischia di incoraggiare il passaggio al TIM. L'innalzamento delle tariffe rappresenta attualmente un'ultima ratio e le IT non possono certo pretenderlo come misura sostitutiva per i fondi federali ridotti.

Dal punto di vista dei Verdi gli aumenti tariffali come compensazione del taglio dei contributi sono controproducenti. Negli ultimi decenni i prezzi del TP sono aumentati più dell'inflazione, mentre quelli del TIM sono rimasti invariati e, in alcuni casi, addirittura diminuiti.

Sul fronte delle entrate, anche il Cantone BE ritiene che le possibilità d'intervento siano limitate. Considerate la concorrenza con il TIM e le questioni climatiche, non è opportuno alzare periodicamente i prezzi dei mezzi pubblici. Nelle sue riflessioni, il Consiglio di Stato ha anche tenuto conto del fatto che grazie alla crescita della domanda e quindi a un aumento dei ricavi, gli incrementi dei costi possono essere assorbiti solo in misura limitata.

Il Cantone BL è scettico riguardo agli aumenti: nel dibattito sul fatto che nei TP le tariffe siano cresciute molto di più che nel TIM e in merito all'annuncio del Sorvegliante dei prezzi che, in caso di ulteriori aumenti, potrebbe esercitare il suo diritto di fissare un prezzo, i rincari tariffari avranno vita difficile. La posizione del Sorvegliante dei prezzi è citata da più partecipanti.

L'Alleanza del centro e l'USS richiamano l'attenzione sulle ripercussioni sul potere d'acquisto degli utenti dei TP, che rappresentano in gran parte la popolazione attiva. Inoltre, l'USS respinge categoricamente anche la proposta del «Gruppo di esperti Pacchetto risparmio», già convalidata dal Consiglio federale, che in linea di principio prevede una riduzione forfettaria dei contributi federali al TRV e una loro compensazione tramite tariffe più elevate nei TP.

D'altra parte, vi sono anche singoli pareri che richiedono misure tariffarie o le considerano quantomeno degne di essere discusse, alla luce della situazione finanziaria e del rialzo dei costi. Si tratta di UDC, PLR, economiesuisse e USAM, che ritengono debbano essere aumentati il grado di copertura dei costi e il finanziamento da parte degli utilizzatori.

Ruolo di Confederazione / Cantoni

Nei loro pareri, i Cantoni TI e BE fanno riferimento alla ripartizione dei ruoli tra Confederazione e Cantoni. Il Canton Ticino si esprime in questi termini: l'esperienza degli ultimi anni ha dimostrato che il margine di manovra della Confederazione per il cofinanziamento nel TRV si è ridotto. Il Cantone di Berna ha due osservazioni in merito. Dapprima sottolinea che la gestione finanziaria del TRV nel quadro del progetto «Dissociazione 27 – ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni» deve essere fondamentalmente riesaminata, quindi, sulla ripartizione dei ruoli tra Confederazione e Cantoni, afferma che con il presente credito d'impegno 2026–2028 non è possibile assicurare nella sua interezza il cofinanziamento della Confederazione nel TRV, il che comporterà un trasferimento dei costi ai Cantoni (v. anche n. 2.2.1 «Importo del credito»). economiesuisse accoglie con favore il progetto «Dissociazione 27 – ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni».

2.2.3. *Gestione degli interventi parlamentari*

Nel rapporto esplicativo concernente l'avvio della procedura di consultazione si risponde ai due interventi parlamentari sul trasporto turistico 20.3328 e 22.3229.

Diversi partecipanti (SAB, UTP, Cantone VS, PS, FST, ATA, ProBahn) hanno criticato il modo in cui i due interventi sono stati trattati nel rapporto esplicativo. Essi ritengono che nel trasporto turistico vi sia una grande necessità di intervento sia per la politica dei trasporti che per quella del turismo. Questi due ambiti politici devono collaborare più strettamente. A loro avviso, le poche osservazioni contenute nel rapporto sul credito d'impegno non sono sufficienti. Ritengono pertanto che il progetto non fornisca una risposta soddisfacente ai due interventi parlamentari.

Allegato 1 - Elenco dei partecipanti alla consultazione

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

2.	**In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale**
-	Die Mitte, Le Centre, Alleanza del centro
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SP PS PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP Parti socialiste suisse PS Partito socialista svizzero PS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC
-	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses VERDI svizzeri
EVP PEV	Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV

PEV	Partito evangelico svizzero PEV

3.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna**
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	**Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia**
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SBV USP USC	Schweizer Bauernverband Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
sgv USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	**Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto**
BuS	Bus und Service AG
PAG	AutoPostale SA
RhB	Ferrovia retica SA
FFS	Ferrovie federali svizzere
TPG	Transports publics genevois

6.	**Organisationen / Organisations / Organizzazioni**
KöV CTP CTP	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV Conférence des directeurs cantonaux des transports publics Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
CTSO	Conférence des Transports de la Suisse occidentale
CFC	Commissione federale del consumo
FER SR	Fédérations des Entreprises Romands
IGöV	Interessengemeinschaft öV Schweiz
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Pro Bahn	Pro Bahn Svizzera
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale dei trasporti
STV FST	Schweizer Tourismus-Verband Fédération suisse du tourisme Federazione svizzera del turismo
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici