



Fondo per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali (Fondo infrastrutturale)

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

22 novembre 2005

Indice

1	Situazione iniziale.....	1
2	Partecipanti alla consultazione.....	1
3	Sintesi dei risultati	1
4	I risultati in dettaglio	3
4.1	Giudizio generale sul progetto posto in consultazione.....	3
4.2	Progetto.....	3
4.3	Fondo d'emergenza	4
4.3.1	Fondo d'emergenza in generale.....	4
4.3.2	Progetti del fondo d'emergenza.....	5
4.4	Fondo infrastrutturale	5
4.4.1	Fondo infrastrutturale in generale.....	5
4.4.2	Settore 1: traffico d'agglomerato.....	6
4.4.3	Settore 2: completamento della rete di strade nazionali	6
4.4.4	Settore 3: garanzia della funzionalità della rete di strade nazionali	7
4.4.5	Dotazione finanziaria, quote e durata del fondo.....	7
4.5	Misure per le regioni periferiche e di montagna.....	8
4.5.1	Contributi per le strade principali	8
4.5.2	Infrastruttura ferroviaria	8
4.6	Impiego dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata per progetti di trasporto pubblico e ferrovie regionali celeri (S-Bahn).....	9
4.7	Altre osservazioni	9
4.7.1	Rapporto con altri strumenti di finanziamento e prospettive finanziarie.....	9
4.7.2	Finanziamento delle strade principali	10
4.7.3	Riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale	10
4.7.4	Aumento dell'imposta sugli oli minerali.....	10
4.7.5	Modifica costituzionale.....	10
	Allegato 1.....	i
	Panoramica dei risultati	i
	Allegato 2.....	xiv
	Elenco delle organizzazioni consultate e di quelle che hanno espresso un parere spontaneamente..	xiv

1 Situazione iniziale

Il 13 aprile 2005, il Consiglio federale ha avviato la consultazione relativa al «Fondo per il traffico d'agglomerato e le strade nazionali (Fondo infrastrutturale)». La consultazione si è conclusa il 15 luglio 2005.

Le soluzioni proposte mirano a garantire i fondi necessari per risolvere gli attuali problemi infrastrutturali nel settore dei trasporti, focalizzandosi sul sostegno federale al traffico negli agglomerati. Occorre inoltre garantire sufficienti mezzi finanziari per completare la rete di strade nazionali e assicurarne la funzionalità. Bisogna infine provvedere al mantenimento della sostanza e del valore delle strutture esistenti nelle regioni periferiche e di montagna. Il progetto mandato in consultazione verte su tre componenti:

- un fondo d'emergenza quale provvedimento immediato
- un fondo infrastrutturale
- misure fiancheggiatrici nelle regioni periferiche e di montagna.

Per maggiori informazioni sul progetto si veda il rapporto per la consultazione del 13 aprile 2005¹.

2 Partecipanti alla consultazione

Alla consultazione sono stati invitati a partecipare enti cantonali, Città e Comuni, i partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale, le principali associazioni economiche, le associazioni e organizzazioni attive nell'ambito dei trasporti, organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio e altre cerchie. Complessivamente sono pervenuti 99 pareri. La lista delle organizzazioni partecipanti è riportata nell'allegato 2.

	Partecipanti alla consultazione			
	Consultati	Nessun parere	Risposta spontanea	Pareri pervenuti
Enti cantonali	29	1	1	29
Città e Comuni	2	--	4	6
Partiti politici	16	9	--	7
Principali associazioni economiche	8	2	--	6
Associazioni del settore dei trasporti	13	1	2	14
Organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio	4	--	5	9
Altri destinatari	11	3	20	28
Totale	83	16	32	99

3 Sintesi dei risultati

Reazione generale

L'idea di base del progetto incontra il favore generale, in particolare il rapido intervento del Consiglio federale dopo la bocciatura popolare del controprogetto all'iniziativa Avanti. I partecipanti alla consultazione sostengono segnatamente la creazione di un fondo infrastrutturale con i proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata, gli aiuti al traffico negli agglomerati, il completamento della rete di strade nazionali, l'attuazione entro tempi brevi di progetti urgenti pronti alla realizzazione e la

¹ <http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel/20050406/02226/index.html?lang=it>

riduzione delle attuali riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale. È inoltre valutata positivamente la proposta di misure per le regioni periferiche e di montagna. Nonostante l'approvazione di massima si richiedono numerose e sostanziali modifiche. Le opinioni si scontrano in particolare sulla ripartizione delle risorse tra i diversi vettori di trasporto.

Il progetto, che prevede una soluzione a lungo termine con il fondo infrastrutturale e una soluzione transitoria con il fondo d'emergenza, è accolto solo da una minoranza nella forma proposta. La maggioranza dei partecipanti propone un solo fondo e una sola legge, con una regolamentazione transitoria per l'attuazione entro tempi brevi dei progetti più urgenti.

I rappresentanti del settore stradale in particolare ritengono che la lista dei progetti urgenti sia eccessivamente focalizzata sui trasporti pubblici e la respingono in quanto «anticostituzionale». L'UDC e i rappresentanti dell'economia criticano il fatto che la lista non sia sufficientemente «equilibrata» e chiedono che venga rielaborata. L'impostazione della lista di progetti presentata nel dossier di consultazione è invece approvata dal PS, dai sindacati, dalle associazioni ambientaliste e dal Consiglio comunale di Zurigo. Un aspetto particolarmente criticato dell'elenco è l'insufficiente trasparenza sui criteri di selezione dei progetti. La lista dev'essere rielaborata con indicazione esplicita dei criteri e delle modalità di selezione. I Cantoni chiedono di essere maggiormente coinvolti nel processo di selezione dei progetti.

Fondo infrastrutturale

L'idea di un fondo infrastrutturale è approvata dalla maggioranza dei partecipanti. È invece chiaramente respinta, nella forma proposta, dal Partito ecologista svizzero e dalle organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio.

La prevista partecipazione finanziaria a progetti nel settore del traffico d'agglomerato attraverso il fondo infrastrutturale è approvata a larga maggioranza. Le opinioni divergono però notevolmente in merito alla ripartizione delle risorse tra i vari vettori di trasporto.

Il completamento della rete di strade nazionali con le risorse del fondo infrastrutturale è approvato dalla maggioranza. Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio e il Cantone di Zurigo sono dichiaratamente contrari all'impiego delle risorse del fondo infrastrutturale per finanziare il completamento della rete di strade nazionali.

Il terzo settore da finanziare con il fondo infrastrutturale, ossia la garanzia della funzionalità della rete di strade nazionali, è quello più controverso. Al proposito si mostrano molto scettici il PS, il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio e i sindacati. Queste organizzazioni chiedono che ogni ulteriore ampliamento della rete di strade nazionali sia sottoposto a referendum facoltativo.

Misure nelle regioni periferiche e montane

Le opinioni divergono anche a questo riguardo. Le regioni periferiche e di montagna in particolare ritengono che il progetto non tenga sufficientemente conto delle loro richieste. A loro avviso, le misure sono complessivamente troppo vaghe e mancano di concretezza. È pertanto avanzata la richiesta di elaborare proposte più concrete in questo ambito. Anche il finanziamento delle strade principali, per esempio, deve essere garantito dal fondo infrastrutturale.

Finanziamento di infrastrutture di trasporto pubblico e ferrovie regionali celeri (S-Bahn) con i proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata

L'impiego dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata per finanziare progetti di trasporto pubblico, in particolare di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) negli agglomerati, è oggetto di profonde controversie. Se da un lato se ne riconosce espressamente la legittimità costituzionale, dall'altro si mette in dubbio l'ammissibilità giuridica del finanziamento di progetti ferroviari (S-Bahn) con uno dei fondi previsti.

4 I risultati in dettaglio

4.1 Giudizio generale sul progetto posto in consultazione

L'idea di base del progetto incontra il favore generale, in particolare il rapido intervento del Consiglio federale dopo la bocciatura popolare del controprogetto all'iniziativa Avanti. I partecipanti alla consultazione sostengono segnatamente la creazione di un fondo infrastrutturale con i proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata, gli aiuti al traffico d'agglomerato, il completamento della rete di strade nazionali e la realizzazione entro tempi brevi di progetti urgenti pronti alla realizzazione. È valutata positivamente anche la riduzione delle attuali riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale. È inoltre approvata la proposta di misure per le regioni periferiche e montane.

Nonostante l'accordo di massima si richiedono numerose e sostanziali modifiche:

- Rinuncia al fondo d'emergenza o integrazione nel fondo infrastrutturale: i partiti borghesi, i rappresentanti dell'economia, la maggior parte dei Cantoni e le associazioni del settore dei trasporti sono contrarie all'istituzione di un fondo d'emergenza. Sostengono però l'attuazione di progetti urgenti nell'ambito di un fondo infrastrutturale. Il PS, il Partito ecologista svizzero, i sindacati e le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio sostengono il fondo d'emergenza, ma potrebbero eventualmente accettare una soluzione che preveda un solo fondo (a dipendenza dei progetti concreti previsti da tale fondo nel settore dei trasporti pubblici).
- Lista dei progetti urgenti pronti alla realizzazione: i Cantoni chiedono una rivalutazione dei progetti urgenti pronti alla realizzazione. Auspicano più trasparenza ed esigono di essere maggiormente coinvolti nella procedura di selezione.
- Misure per le regioni periferiche e di montagna: queste regioni non sono soddisfatte delle misure proposte. Sollecitano un sostegno più esteso e concreto.
- Ripartizione delle risorse: le opinioni si scontrano in particolare sull'assegnazione delle risorse ai singoli progetti e vettori di trasporto. Il PS, il Partito ecologista svizzero, i sindacati e le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio sostengono i progetti di trasporto pubblico proposti nell'ambito del fondo d'emergenza, ma deplorano il fatto che non si tenga sufficientemente conto della mobilità lenta. Questi gruppi si esprimono criticamente sui progetti stradali. Si oppongono in particolare all'ampliamento della rete di strade nazionali in vista di eliminare le criticità o chiedono che le decisioni al riguardo siano sottoposte a referendum facoltativo. I partiti borghesi, i rappresentanti dell'economia e le associazioni del traffico stradale sono favorevoli alla partecipazione finanziaria a progetti per il traffico stradale e ferroviario negli agglomerati. Chiedono però che la ripartizione delle risorse tra i singoli vettori di trasporto sia equilibrata e conforme a quanto sancito dalla Costituzione. Queste cerchie sono peraltro dell'avviso che il progetto mandato in consultazione, con particolare riguardo al fondo d'emergenza, privilegi i trasporti pubblici. E si oppongono al cofinanziamento della mobilità lenta. Le associazioni del traffico stradale si oppongono al cofinanziamento di progetti ferroviari o di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) negli agglomerati (sono invece favorevoli ad una partecipazione finanziaria per progetti di tram, ferrovie urbane, metropolitane ecc.), poiché dubitano della legittimità costituzionale di tale misura.

Il principio del progetto è stato messo in dubbio solo dal Cantone di AI e dal PEV. Il Cantone di AI non capisce perché si vogliono creare due nuovi canali di finanziamento prima ancora dell'introduzione della NPF. Il PEV ritiene che il progetto non rifletta la realtà e giudica molto criticamente il fatto che si prevedano ulteriori investimenti per nuove strade. Chiede pertanto che si riconsiderino le premesse del progetto.

4.2 Progetto

Il progetto, che prevede una soluzione a lungo termine con il fondo infrastrutturale e una soluzione transitoria con il fondo d'emergenza, è accolto solo da una minoranza (BE, FR, GE, Consiglio comunale di Zurigo, PS, sindacati, le due associazioni di trasporto pubblico, equiterre e Lausanne Région). Benché alcuni dei fautori del fondo d'emergenza chiedano esplicitamente che venga realizzato nella forma proposta, nessuno – ad eccezione dell'USS – respinge dichiaratamente l'idea di integrarlo nel fondo infrastrutturale.

Numerosi partecipanti alla consultazione hanno espresso il timore che alla scadenza del fondo d'emergenza non venga istituito il fondo infrastrutturale per il finanziamento duraturo e globale di infrastrutture di trasporto, poiché non è data nessuna garanzia in merito. Anche se questo timore non è condiviso da tutti, la maggioranza dei partecipanti² propone un solo fondo e una sola legge e si dichiara per lo più³ favorevole a una «regolamentazione transitoria» per l'attuazione entro tempi brevi dei progetti più urgenti. Il Cantone di Svitto, la DCPA/CTP come anche PDC e PCS, LITRA, VSS, FFS, FST, VESTRA e Infrastruktur Strasse chiedono che congiuntamente all'avamprogetto venga sottoposta all'approvazione del Parlamento un primo stanziamento per la partecipazione finanziaria a progetti urgenti.

Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio come pure ATA, SEV e IG Velo chiedono che invece del fondo infrastrutturale venga istituito un «Fondo la mobilità lenta e i trasporti pubblici negli agglomerati». L'UDC e la Fédération des Entreprises Romandes avanzano la proposta di un «Fondo stradale». Il Cantone del Vallese auspica che il fondo infrastrutturale venga diviso in due fondi, uno per il traffico stradale e l'altro per i trasporti pubblici. La Città di Ginevra propone di istituire fondi distinti, uno per il «traffico d'agglomerato» e l'altro per le «strade nazionali».

Nel progetto per la consultazione si propone che i due fondi siano alimentati con un versamento iniziale da attingere dalle riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale e con un versamento annuo di una parte dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata. La proposta è accolta esplicitamente da NW, GL, FR, NE, CDF, Associazione dei Comuni Svizzeri, Consiglio comunale di Zurigo, PS, USAM, USS, ACS, UTP, IGöV, Allianz Verkehr, equiterre, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, costruzioni svizzera e USIC. Nessuno si oppone all'impiego di queste risorse.

4.3 Fondo d'emergenza

4.3.1 Fondo d'emergenza in generale⁴

Il principio di un fondo d'emergenza è accolto favorevolmente da una netta minoranza⁵ dei partecipanti. Nella forma proposta è invece chiaramente respinto da PRL, PDC, UDC, ACS, TCS, FRS, ASTAG, FST, costruzioni svizzera, Centre patronal, auto-schweiz, USIC e UPSA. Queste organizzazioni approvano tuttavia il fondo d'emergenza se fosse integrato nel fondo infrastrutturale sotto forma di regolamentazione transitoria.

L'alimentazione del fondo con le riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale non solleva obiezioni. Le opinioni divergono però sulla somma da prevedere. Il Cantone di Berna ritiene adeguato l'importo di 2,2 miliardi di franchi proposto nel progetto di consultazione. I Cantoni di ZH, LU e NE, l'UCS e l'Associazione Svizzera dei Comuni, l'UTP, equiterre e le FFS chiedono invece mezzi supplementari o una dotazione finanziaria sufficiente. ACS, TCS, LITRA, IGöV, Allianz Verkehr, FST, VESTRA, la Fédération des Entreprises Romandes, SSIC e Infrastruktur Strasse auspicano che nel fondo vengano investiti circa 3 miliardi di franchi (totale delle riserve, ad eccezione di una riserva di fluttuazione adeguata). I Cantoni di FR, VD e VS nonché l'UDC sono dell'avviso che nel fondo debba confluire la totalità dei 3,7 miliardi di franchi.

² BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, DCPA/CTP, UCS, ACS, PLR, PDC, PCS, economiesuisse, UPS, USAM, SSIC, TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr, SAB, FFS, La Posta, FST, VESTRA, costruzioni svizzera, SSIC, Centre patronal, KGL, HKG, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, UPSA, Pro Bahn Schweiz, SSA, Agglomeration Basel, Lausanne Région

³ BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, DCPA/CTP, UCS, ACS, PDC, PCS, economiesuisse, UPS, USAM, TCS, LITRA, UTP, FRS, VSS, Allianz Verkehr, SAB, FFS, La Posta, FST, VESTRA, costruzioni svizzera, SSIC, Pro Bahn Schweiz, SSA, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, UPSA, Lausanne Région

⁴ Alcuni partecipanti si oppongono al fondo d'emergenza come proposto nel progetto di consultazione o chiedono che venga integrato nel fondo infrastrutturale sotto forma di regolamentazione transitoria. In sede di valutazione i pareri su questa «disposizione transitoria» sono stati considerati alla stregua dei pareri relativi al fondo d'emergenza.

⁵ FR, BS, NE, SH, UCS, Consiglio comunale di Zurigo, Città di Ginevra, PS, PES, PCS, USS, Travail.Suisse, ATA, UTP, VSS, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo, WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP, FSU, Pro Bahn Schweiz, transfair, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

4.3.2 Progetti del fondo d'emergenza

La lista è respinta dall'UDC, dai rappresentanti del settore stradale e da una parte dei rappresentanti dell'economia perché poco equilibrata ed eccessivamente orientata ai trasporti pubblici.

L'impostazione della lista di progetti presentata nel dossier di consultazione è invece valutata positivamente dal Consiglio comunale di Zurigo, dal PS, dai sindacati, dalle organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, dall'ATA, dall'IGöV, dal SEV e dalla FSU. Il PS non ritiene però che la soluzione proposta permetta di compensare i risparmi previsti dai PSg 03 e 04.

I Cantoni di SH, TG, TI e GE, l'Unione dei Comuni Svizzeri, la Città di Ginevra, il PS e il Partito ecologista svizzero, ATA, LITRA, UTP, IGöV, SEV, WWF, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, FFU, LSP, FFS, BLS, VESTRA, Pro Bahn Schweiz e transfair si dichiarano esplicitamente favorevoli all'inserimento dei tre progetti di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) nella lista o al finanziamento di progetti di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) attraverso il fondo. PS, LITRA e FFS auspicano però che successivamente il finanziamento delle ferrovie regionali celeri avvenga di nuovo in base a convenzioni sulle prestazioni con le FFS o sia garantito in primo luogo da questo strumento (cfr. punto 4.6).

La proposta di inserire nella legge una lista definitiva dei progetti è giudicata positivamente dai Cantoni di FR, SH e NE, dal PDC e dal PS, dall'USS, dall'UTP e dall'IGöV. Agglomeration Basel chiede che si riesamini la possibilità di includere la lista nella legge. I Cantoni di BE, NW, VD, il PLR, la VESTRA, Infrastruktur Strasse, Lausanne Région e l'association centre-jura, GCLIM e RVAJ si oppongono invece all'introduzione di una lista di progetti concreti nel testo di legge. Secondo i Cantoni di BL, SH, VD, la DCPA/CTP, l'UTP, la VESTRA, Agglomeration Basel e Lausanne Région, la lista va impostata in modo sufficientemente flessibile, in modo da poter far subentrare altri progetti qualora nella realizzazione di un progetto dovessero verificarsi ritardi imprevisti. Gli altri partecipanti non si sono espressi al riguardo.

Oltre ai progetti concreti contemplati nella lista e alla loro ponderazione, è particolarmente criticata la poca trasparenza sui criteri applicati per la selezione dei progetti. I Cantoni in particolare⁶ auspicano che la lista venga rielaborata e chiedono di essere maggiormente coinvolti nel processo di selezione. Quest'opinione è condivisa da altri partecipanti alla consultazione⁷.

Le risorse del fondo d'emergenza – o le risorse destinate ai progetti previsti dalle disposizioni transitorie – devono poter essere utilizzate anche per progetti di mobilità lenta. È l'avviso dei Cantoni di BE e BS, del Consiglio comunale di Zurigo, del PS e del Partito ecologista svizzero, dei sindacati, delle organizzazioni ambientaliste e di tutela della natura, di ATA, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo, FSU e Agglomeration Basel. Sono favorevoli all'inclusione di progetti di mobilità combinata il Cantone di BE e Travail.Suisse, di progetti P+R il TCS e la Fédération des Entreprises Romandes e di progetti per linee di autobus l'SVI.

Nei pareri sono stati segnalati numerosi altri progetti considerati urgenti e pronti alla realizzazione, il cui inserimento nella lista dovrà essere esaminato.

4.4 Fondo infrastrutturale

4.4.1 Fondo infrastrutturale in generale

L'idea di un fondo infrastrutturale è accolta da una maggioranza dei partecipanti⁸. Nella forma proposta il fondo è invece chiaramente respinto dal Partito ecologista svizzero, dalle organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, nonché da ATA, SEV e Fussverkehr Schweiz.

In linea di principio non è contestato l'impegno finanziario della Confederazione per la realizzazione di infrastrutture di trasporto. Nelle risposte viene sottolineata l'importanza di dare la priorità a progetti

⁶ ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, DCPA/CTP

⁷ UCS, ACS, PLR, PDC, PES, economiesuisse, UPS, ACS, ATA, LITRA, UTP, FRS, VSS, SVI, SEV, WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU, SAB, La Posta, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomeration Basel, Lausanne Région

⁸ BPUK/KöV, UCS, Landschaft Davos Gemeinde, PLR, PDC, PS, UDC, USAM, ACS, TCS, FRS, UTP, ASTAG, VSS, IGöV, Allianz Verkehr, equiterre, La Posta, FSU, FST, costruzionesvizzer, KGL, auto-schweiz, USIC, UPSA, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

infrastrutturali la cui attuazione non può più essere rinviata. Incontra l'approvazione generale la rapidità d'intervento della Confederazione nel proporre soluzioni per le infrastrutture di trasporto, in particolare per il traffico negli agglomerati.

4.4.2 Settore 1: traffico d'agglomerato

Il cofinanziamento di progetti nel settore del traffico d'agglomerato con il fondo infrastrutturale è approvato da una larga maggioranza dei Cantoni, DCPA/CTP, CDF, UCS e Associazione dei Comuni Svizzeri, dai partiti politici (ad eccezione del PEV), dall'economia, dalla maggior parte delle associazioni del settore dei trasporti e da altri partecipanti⁹. È peraltro pienamente riconosciuta la necessità di un impegno della Confederazione in questo settore. Le opinioni divergono però notevolmente in merito alla ripartizione delle risorse tra i vari vettori di trasporto.

La CDF, la Città di Zugo, la Città di Ginevra, PS, PCS, PEV, IGöV, IG Velo ed equiterre, nonché FSU e transfair valutano positivamente il fatto che venga riservata maggiore attenzione ai trasporti pubblici e alla mobilità lenta, promuovendo prioritariamente la realizzazione di progetti in tal senso. E chiedono che vengano messi a disposizione più mezzi finanziari per questo settore specifico.

Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, ATA, SEV e Fussverkehr Schweiz, come anche transfair chiedono che la partecipazione finanziaria si limiti a progetti di trasporto pubblico e di mobilità lenta. Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, l'ATA, il SEV e Fussverkehr Schweiz sono dell'avviso che se il Consiglio federale vuole mantenere le proposte relative al fondo infrastrutturale, deve presentare un programma infrastrutturale separato e un credito d'impegno, sotto forma di decreti federali sottoponibili a referendum, in più della limitazione a progetti di trasporto pubblico e mobilità lenta.

I Cantoni di SZ, GR, VS, il PLR e la Camera di commercio dei Grigioni chiedono che anche gli agglomerati più piccoli siano considerati adeguatamente (considerazione anche di progetti di agglomerati più piccoli) e che una parte della dotazione finanziaria venga riservata a questi agglomerati.

4.4.3 Settore 2: completamento della rete di strade nazionali

Il previsto completamento della rete di strade nazionali con i mezzi del fondo infrastrutturale è approvato dalla maggioranza. Otto Cantoni, la DCPA/CTP, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, tutti i partiti partecipanti (ad eccezione di Partito ecologista svizzero e PEV), i sindacati, l'USAM, le associazioni del settore stradale, Allianz Verkehr, due organizzazioni di trasporto pubblico e altri partecipanti alla consultazione si dichiarano favorevoli al fatto che questo settore venga finanziato attraverso il fondo infrastrutturale¹⁰. È tuttavia avanzata la richiesta di definire le priorità nel completamento della rete di strade nazionali e nell'eliminazione delle criticità in base a chiari criteri di redditività imprenditoriale ed efficienza per l'economia in generale (economiesuisse, UPS, FSU).

Il Cantone di ZH, il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio nonché ATA, SEV e IG Velo si dichiarano esplicitamente contrari all'impiego di risorse del fondo infrastrutturale per finanziare il completamento della rete di strade nazionali. A loro avviso, per il completamento della rete occorre far capo agli strumenti già esistenti, che peraltro hanno dato buone prove. Non vi è motivo di applicare un nuovo strumento per eliminare le rimanenti criticità.

⁹ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, DCPA/CTP, CDF, UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri, Consiglio comunale di Zurigo, Città di Zugo, Città di Ginevra, PLR, PDC, PS, UDC, PCS, PES, economiesuisse, UPS, USAM, USS, SIC, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Allianz Verkehr, IG Velo, associazione Traffico, SAB, FSU, FST, costruzionesvizzera, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, transfair, auto-schweiz, USIC, UPSA, Agglomeration Basel, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

¹⁰ BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, DCPA/CTP, ACS, PLR, PDC, PS, UDC, PCS, USAM, USS, SIC, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr, SAB, La Posta, FST, costruzionesvizzera, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, auto-schweiz, USIC, UPSA, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

4.4.4 Settore 3: garanzia della funzionalità della rete di strade nazionali

Il terzo settore da finanziare con il fondo infrastrutturale, ossia la garanzia della funzionalità della rete di strade nazionali, è quello più controverso.

È accolto da cinque Cantoni, da DCPA/CTP, dal PLR, da Travail.Suisse, dalle associazioni del settore stradale, da due organizzazioni di trasporto pubblico e da altri partecipanti¹¹.

Il PS e il Partito ecologista svizzero, i sindacati, ATA, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio nonché la FSU accolgono invece con molto scetticismo la proposta di destinare risorse supplementari per un settore che a loro avviso non è chiaramente delimitato. Il concetto dev'essere definito meglio e non implicare in nessun caso un ampliamento della rete. Il PS e il Partito ecologista svizzero, l'ATA, l'IGöV, il SEV, Fussverkehr Schweiz e le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio chiedono che ogni ulteriore ampliamento della rete di strade nazionali sia sottoposto a referendum facoltativo. SVI e Ärzte/innen für Umweltschutz ritengono occorra esaminare se i 5 miliardi previsti per questo settore non possano essere utilizzati anche per l'attuazione di misure nel settore dei trasporti pubblici. Pensano infatti che per eliminare determinate criticità locali della rete di strade nazionali sia preferibile ampliare l'offerta di trasporti pubblici anziché potenziare la rete viaria. Il PS e IGöV chiedono che i 5 miliardi previsti per questo settore siano destinati al traffico d'agglomerato e alle regioni montane e periferiche.

4.4.5 Dotazione finanziaria, quote e durata del fondo

I Cantoni di LU, FR e JU, la DCPA/CTP, il PDC, l'USAM, costruzionesvizzera, la SSIC e Infrastruktur Strasse chiedono che venga precisato o chiaramente definito l'importo da versare annualmente nel fondo per garantire i conferimenti annui. Il fondo infrastrutturale deve avere una dotazione finanziaria sufficiente (Cantone di ZH ed equiterre). Il TCS è dell'avviso che occorra stanziare più di un miliardo di franchi per il fondo infrastrutturale. L'UDC chiede che la totalità dei proventi annui delle tasse stradali a destinazione vincolata, pari a 3,7 miliardi di franchi, sia fatta confluire nel fondo infrastrutturale.

Le risorse finanziarie per i tre settori devono essere definite in modo vincolante nella legge, la chiave di ripartizione dev'essere chiara (LU, BS, BL, VD, VS, UCS, Città di Zugo, PLR, PDC, UDC, FRS, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, auto-schweiz, UPSA, Agglomeration Basel) oppure dev'essere precisata la somma destinata al traffico d'agglomerato (VSS). La Città di Zugo, Travail.Suisse e IG Velo chiedono che le risorse assegnate ai tre settori siano ridistribuite e che si tenga maggiormente conto del traffico d'agglomerato. La Fédération des Entreprises Romandes chiede pure una redistribuzione dei fondi, ma a favore delle strade nazionali. Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio nonché l'ATA e il SEV chiedono che almeno un terzo delle risorse finanziarie venga utilizzato per il settore del traffico d'agglomerato. Il Cantone di LU auspica che i conferimenti annui vengano aumentati a 1,25 miliardi di franchi in modo da disporre di 11 miliardi di franchi in più per il traffico d'agglomerato. La Città di Ginevra e Lausanne Région ritengono che le risorse previste per il traffico d'agglomerato siano insufficienti.

Alcuni partecipanti alla procedura chiedono quote per gli ambiti da promuovere nel settore del traffico d'agglomerato. Le relative proposte sono riportate nell'allegato 1.

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono che la durata del fondo venga definita nella legge. Il Cantone di LU chiede solo che la durata venga precisata. Il Cantone di SO, l'USAM e la SSIC vogliono che nella legge venga stabilita una durata massima di 20 anni. La DCPA/CTP e La Posta auspicano invece che la legge riporti una durata minima. Unitamente alla SVI, la DCPA/CTP chiede che si valuti la possibilità di inserire una formulazione potestativa all'art. 8 della legge sul fondo infrastrutturale allo scopo di offrire un margine di manovra più ampio. Il VSS propone che sia limitata la durata sia massima che minima del fondo. L'UDC non auspica che la durata del fondo infrastrutturale sia limitata.

¹¹ BE, OW, SO, BS, JU, DCPA/CTP, PLR, Travail.Suisse, ACS, TCS, UTP, ASTAG, VSS, IGöV, La Posta, VESTRA, costruzionesvizzera, SSIC, USIC, Infrastruktur Strasse, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ

4.5 Misure per le regioni periferiche e di montagna

Le misure proposte per le regioni periferiche e di montagna sono valutate positivamente dai Cantoni di BE e OW, dalla DCPA/CTP, dall'Associazione dei Comuni Svizzeri, dal PS, dai rappresentanti dell'economia, da USS, FSU, FST, SSA, Agglomeration Basel, VRB nonché da association centre-jura, GCLIM e RVAJ. Tutte queste organizzazioni riconoscono la necessità sostanziale dell'adozione di misure in queste aree. I Cantoni di ZH e ZG, come anche l'Unione delle città svizzere si oppongono allo stanziamento di risorse supplementari per le regioni periferiche e di montagna e considerano con molto scetticismo la proposta di misure compensative aggiuntive.

Il Cantone di NW, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, il PS e Landschaft Davos Gemeinde giudicano le proposte troppo vaghe e chiedono che vengano formulate in modo più concreto. È apprezzato il fatto che siano state avanzate proposte, ma le misure sono considerate insufficienti e non funzionali allo scopo. I Cantoni montani e periferici di UR, OW, GL, AI, GR, la CDF, il SAB, la Camera di commercio dei Grigioni e Landschaft Davos Gemeinde criticano in particolare la stridente discrepanza tra le risorse finanziarie previste per le misure nelle regioni montane e periferiche e quelle destinate al traffico d'agglomerato. Le risorse sarebbero di gran lunga insufficienti per far fronte agli investimenti necessari e le misure fiancheggiatrici del tutto inadeguate per i compiti previsti nel settore dei trasporti. Si chiede pertanto la parità di trattamento con gli agglomerati. I Cantoni di AI, NW, GL e TI, l'Associazione dei Comuni Svizzeri, il PLR e il SAB rilevano che le proposte per il settore del traffico d'agglomerato non devono pregiudicare le regioni periferiche e di montagna. Questo perché anche le aree rurali hanno bisogno di aiuti federali e perché è comprovata la necessità di mezzi finanziari a favore delle regioni periferiche e di montagna. L'USS osserva invece che le misure a favore delle regioni montane e periferiche non devono rivelarsi pregiudizievoli per gli agglomerati.

PS, USS, LITRA e IGöV propongono che attraverso il fondo si assicuri anche il finanziamento e il mantenimento della sostanza delle infrastrutture viarie e ferroviarie nelle regioni periferiche e di montagna.

4.5.1 Contributi per le strade principali

La maggiore ponderazione proposta per il criterio topografia è considerata un passo nella giusta direzione ed è sostanzialmente accolta dal Cantone dei GR, dal PS e dal Partito ecologista svizzero, nonché da ATA, ASTAG, SEV, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, HKG, SSA, association centre-jura, GCLIM e RVAJ. I Cantoni di ZG, FR, BL e TG e la SVI si oppongono espressamente ad una ponderazione più elevata del criterio topografia a favore delle regioni di montagna.

I Cantoni di SZ e OW chiedono che la Confederazione conceda più mezzi finanziari alle strade principali nelle regioni periferiche e di montagna. I Cantoni di UR, AI, GR, VS, il SAB e la Camera di commercio dei Grigioni auspicano che il miliardo e mezzo di franchi ancora disponibile dopo il prelievo dell'importo di finanziamento iniziale sia destinato alla realizzazione di progetti di strade principali nelle regioni periferiche e di montagna. In alternativa i Cantoni di UR, GR, il SAB e la Camera di Commercio dei Grigioni propongono che il 15% delle risorse del fondo sia destinato a questi compiti specifici. Il Cantone di UR, la LITRA e il SAB chiedono che in futuro almeno il 5% dei proventi a destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali siano riservati al mantenimento della sostanza delle strade principali e che la proposta venga inserita nella legge sull'imposizione degli oli minerali.

4.5.2 Infrastruttura ferroviaria

Le proposte per le infrastrutture ferroviarie sono giudicate accettabili dal Partito ecologista svizzero e dal PEV, dalle organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, dall'ATA e dal SEV. Il Partito ecologista svizzero, le organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio, l'ATA e il SEV chiedono tuttavia che si preveda una partecipazione finanziaria anche per l'esercizio dei trasporti pubblici nelle regioni periferiche e di montagna.

Le proposte relative all'infrastruttura ferroviaria nelle regioni periferiche e di montagna sono giudicate troppo vaghe e insufficienti dai Cantoni di FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE, da LITRA, dal SAB e dalla Camera di Commercio dei Grigioni che d'altronde ritengono non vi siano garanzie di attuazione. Chiedono pertanto una formulazione più concreta e soluzioni sostenibili. Nessuno dei partecipanti alla consultazione avanza però proposte per l'infrastruttura ferroviaria nelle regioni periferiche e di montagna.

4.6 Impiego dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata per progetti di trasporto pubblico e ferrovie regionali celeri (S-Bahn)

L'impiego dei proventi delle «tasse stradali» per il traffico pubblico e privato, oppure per la strada e la ferrovia, è accolto espressamente da una larga maggioranza¹². Il cofinanziamento di progetti di trasporto pubblico negli agglomerati non è contestato da nessuno, ma le opinioni divergono sui vettori di trasporto da sostenere. I Cantoni di NW e ZG, la DCPA/CTP, il PLR, l'ASTAG, il VSS, La Posta, la FSU, la VESTRA e Infrastruktur Strasse rilevano inoltre che l'assetto costituzionale non consente il finanziamento di progetti di trasporto pubblico oppure di progetti o infrastrutture ferroviarie situati al di fuori di un agglomerato.

Il cofinanziamento di progetti per ferrovie celeri regionali (S-Bahn), in particolare dei tre progetti «Tiefbahnhof Zürich / Durchmesserlinie», «MEVA» e «CEVA», incontra il favore esplicito dei Cantoni di SH, TG, TI e GE, dell'UCS, del PS e del Partito ecologista svizzero, delle organizzazioni ambientaliste e di quelle del settore dei trasporti pubblici nonché di LITRA, VESTRA, Città di Ginevra e transfair. PS, LITRA e FFS osservano tuttavia che successivamente il finanziamento di progetti di questo genere dovrà di nuovo avvenire in base a convenzioni sulle prestazioni con le FFS.

L'UDC, l'USAM, le associazioni del settore stradale, il Centre patronal, la SSIC e la SSA reputano anticostituzionale l'impiego delle riserve del finanziamento speciale e delle tasse stradali a destinazione vincolata per progetti di ferrovie regionali celeri (S-Bahn). L'UDC, l'USAM, il TCS, l'ASTAG, il Centre patronal e la Fédération des Entreprises Romandes si dichiarano inoltre contrari ad un impiego di questi fondi per progetti di mobilità lenta, del traffico non motorizzato e della mobilità combinata e considerano pure anticostituzionale l'impiego di queste risorse a tal fine. Nessuno si oppone invece all'impiego delle tasse stradali per progetti di tram.

Pur ritenendo che il finanziamento delle ferrovie celeri regionali (S-Bahn) debba essere assicurato da convenzioni sulle prestazioni, la Fédération des Entreprises Romandes e la SSIC dichiarano che una certa flessibilità è accettabile poiché il traffico stradale può trarne vantaggio. Aderiscono esplicitamente all'idea che l'attuale Costituzione permetta di impiegare i proventi delle tasse stradali per progetti di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) USS, LITRA, UTP, IGöV, FFS, BLS e VESTRA. Il PDC auspica che sulla questione venga fatta chiarezza prioritariamente. Su questo punto non vi è consenso tra i membri della FST e di Allianz Verkehr.

4.7 Altre osservazioni

4.7.1 Rapporto con altri strumenti di finanziamento e prospettive finanziarie

Dieci Cantoni (ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG, VD e NE), la DCPA/CTP, l'UCS e l'Associazione dei Comuni Svizzeri nonché USAM, TCS, LITRA, FRS, VSS, Allianz Verkehr e Agglomeration Basel chiedono che sia garantita una chiara delimitazione con gli strumenti di finanziamento esistenti. Anche questi canali devono disporre di sufficienti risorse finanziarie. È necessario un migliore coordinamento tra i progetti e gli strumenti di finanziamento. Gli altri dossier di politica dei trasporti devono essere portati avanti parallelamente nell'iter politico-amministrativo. Dev'esserci una chiara delimitazione tra progetti per il traffico d'agglomerato e progetti che possono essere finanziati in altro modo. I Cantoni di ZH, BE, OW, ZG, AI, VD, FR, SG, GR, PLR e UDC, economiesuisse e UPS, SVI, la Camera di commercio dei Grigioni e Agglomeration Basel chiedono inoltre che i flussi di finanziamento vengano spiegati con maggior precisione. Non vi è chiarezza sull'impiego previsto dei restanti introiti delle tasse stradali a destinazione vincolata. È imperativo definire chiaramente quali mezzi vanno destinati al fondo d'emergenza e al fondo infrastrutturale e quali ad altre uscite. Va inoltre precisato in che rapporto i due fondi stanno con il sistema globale di finanziamento del traffico.

Oltre a ciò, diversi Cantoni¹³, la CDF e l'UCS, il PLR, economiesuisse e UPS, l'SVI, il SAB, la Camera di commercio dei Grigioni, Agglomeration Basel e Lausanne Région chiedono una pianificazione finanziaria di lungo periodo per tutte le infrastrutture di trasporto. Dal rapporto non risulta con chiarezza se le risorse finanziarie saranno sufficienti. Inoltre mancano indicazioni concrete sul modo in cui è stato determinato il fabbisogno finanziario.

¹² LU, NW, GL, SH, DCPA/CTP, CDF, Città di Zugo, PLR, PS, PCS, economiesuisse, UPS, USS, SIC, UTP, FRS, VSS, La Posta, FSU, FST, VESTRA, costruzioni svizzera, auto-schweiz, USIC

¹³ ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD

4.7.2 Finanziamento delle strade principali

Il Cantone di FR, i quattro partiti di Governo, l'USAM, l'USS, LITRA, Allianz Verkehr, FST, auto-schweiz e UPSA sostengono l'idea del cofinanziamento delle strade principali attraverso il fondo infrastrutturale. Per l'attuazione concreta le associazioni del settore stradale e Allianz Verkehr avanzano la seguente proposta: le strade principali devono essere cofinanziate dal fondo infrastrutturale. Le ferrovie regionali celeri (S-Bahn) vanno invece finanziate con le risorse generali della Confederazione, attraverso la convenzione sulle prestazioni con le FFS. In questo modo gli obiettivi del freno all'indebitamento verrebbero comunque rispettati.

4.7.3 Riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale

Il Cantone di ZG ritiene che i fondi da attingere dalle riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale non debbano essere reperiti sul mercato dei capitali, come proposto nel progetto mandato in consultazione, bensì ottenuti con il ridimensionamento dei compiti della Confederazione.

4.7.4 Aumento dell'imposta sugli oli minerali

Un eventuale aumento dell'imposta sugli oli minerali è chiaramente respinto dal Cantone di FR, dall'UDC, da economiesuisse e UPS come pure dalla Fédération des Entreprises Romandes. Questa opzione va scartata almeno finché sono disponibili fondi a titolo di riserve del finanziamento speciale per il traffico stradale. Il PS chiede che un eventuale aumento sia valutato a intervalli regolari e con sufficiente anticipo. La CDF non crede sia realistico prevedere un aumento dopo il 2010.

4.7.5 Modifica costituzionale

L'ASTAG dubita che la base costituzionale sia sufficiente per l'attuazione della legge proposta e chiede una modifica costituzionale analoga a quella proposta con il controprogetto all'iniziativa Avanti.

L'associazione Traffico auspica che la Costituzione venga modificata in modo che un terzo del finanziamento speciale per il traffico stradale possa essere impiegato per i trasporti pubblici e la mobilità lenta.

Allegato 1

Panoramica dei risultati

Richiesta / posizione	Osservazioni	Autore
1. Accordo di massima		
Accordo di massima con l'idea proposta (impegno della Confederazione per progetti importanti) / necessità di intervenire rapidamente / riconoscimento della necessità di nuove soluzioni / valutazione positiva della soluzione scelta (fondo) / accordo di massima con alcune riserve		<p>Tutti i Cantoni eccetto AI (SZ, BL, AR, TG si allineano al parere della DCPA/CTP¹⁴), DCPA/CTP, CDF</p> <p>UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri, Consiglio municipale di Zurigo, Città di Ginevra, Città di Zugo, Landschaft Davos Gemeinde</p> <p>PLR, PDC, PS, UDC, PES, PCS</p> <p>economiesuisse, FSA¹⁵, USAM, USS, SIC, Travail.Suisse</p> <p>ACS, TCS, ATA, LITRA, UTP, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, Allianz Verkehr, IG Velo</p> <p>WWF, equiterre, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP</p> <p>SAB, FFS, BLS¹⁶, La Posta, FSU, FST, VESTRA, costruzionesvizzera</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, Centre patronal, transfair, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, USIC, UPSA, Pro Bahn Schweiz, ATA sezione Basilea (si ricollega al parere dell'ATA), KGL, HKG, SSA, Agglomeration Basel, VRB, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
Tendenzialmente contrari al progetto	<ul style="list-style-type: none"> - Non si capisce perché poco dopo l'introduzione della NPF debbano essere creati due nuovi canali di finanziamento - Ripensare integralmente l'impostazione del fondo infrastrutturale 	<p>AI</p> <p>PEV</p>

¹⁴ I Cantoni di ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD menzionano il parere della DCPA/CTP specificando che lo sostengono, vi aderiscono, vi si sono ispirati nell'elaborazione del loro parere, sono dello stesso avviso, lo appoggiano, vi si allineano o lo considerano parte integrante del loro parere. Anche Agglomeration Basel sostiene il parere della DCPA/CTP. AR rinuncia a presentare osservazioni specifiche e si allinea integralmente al parere della DCPA/CTP. NW, GL, NE, GE, JU non ne fanno menzione, mentre OW, GR e VS rinviano al parere del SAB o lo sostengono, e AI e GR rinviano al parere della CDF.

¹⁵ L'UPS rinuncia a presentare un parere e si allinea integralmente a quello di economiesuisse.

¹⁶ BLS si allinea al parere dell'UTP.

2. Progetto		
Il fondo d'emergenza è	<ul style="list-style-type: none"> - fondamentalemente accolto - respinto nella forma proposta 	<p>FR, BS, NE, SH UCS, Consiglio municipale di Zurigo, Città di Ginevra PS, PES, PCS USS, Travail.Suisse ATA, CTP, VSS, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP FSU Pro Bahn Schweiz, transfair, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>PLR, PDC, UDC ACS, TCS, FRS, ASTAG FST, costruzionesvizzera centre patronal, auto-schweiz, USIC, UPSA</p>
Il fondo infrastrutturale è	<ul style="list-style-type: none"> - sostanzialmente approvato/accolto - respinto nella forma proposta 	<p>UR, SO, SH, AG, JU, DCPA/CTP UCS, Landschaft Davos Gemeinde PLR, PDC, PS, UDC USAM ACS, TCS, FRS, CTP, ASTAG, VSS, IGöV, Allianz Verkehr equiterre La Posta, FSU, FST, costruzionesvizzera KGL, auto-schweiz, USIC, UPSA, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p> <p>PES ATA, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP</p>
Accordo di massima sulla creazione di due fondi / soluzione transitoria e soluzione a lungo termine		<p>BE, FR, GE Consiglio municipale di Zurigo PS USS, SIC, Travail.Suisse CTP, IGöV equiterre transfair, Lausanne Région</p>
Respinta la suddivisione in un fondo d'emergenza e un fondo infrastrutturale / sufficiente la creazione di un unico fondo / richiesta una sola legge / legge unica più funzionale allo scopo		<p>BE, LU, SZ, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AI, SG, GR, AG, TI, VD, VS, DCPA/CTP UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri PLR, PDC, PCS economiesuisse, UPS, USAM, SSIC TCS, LITRA, CTP, FRS, VSS, IGöV, SVI, Allianz Verkehr SAB, FFS, La Posta, FST, VESTRA,</p>

		costruionesvizzera SSIC, Centre patronal, KGL, HKG, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, UPSA, Pro Bahn Schweiz, SSA, Agglomeration Basel, Lausanne Région
Integrazione di progetti urgenti nella legge (disposizione transitoria)		BE, FR, SH, SG, AG, TI, VD, DCPA/CTP UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri PDC, PCS economiesuisse, UPS, USAM TCS, LITRA, CTP, FRS, VSS, Allianz Verkehr SAB, FFS, La Posta, FST, VESTRA, costruionesvizzera SSIC, Pro Bahn Schweiz, SSA, auto-schweiz, Infrastruktur Strasse, UPSA, Lausanne Région
Altre proposte	<ul style="list-style-type: none"> - Fondo per il traffico pubblico negli agglomerati e per la mobilità lenta / fondo destinato esclusivamente al traffico d'agglomerato - Fondo stradale (Fonds routier) - Suddivisione del fondo infrastrutturale nei comparti «Strada» e «TP» - Due fondi separati per i settori «traffico d'agglomerato» e «strade nazionali» 	<p>PES ATA, SEV, IG Velo WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP</p> <p>UDC Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>VS</p> <p>Città di Ginevra</p>
3. Fondo d'emergenza		
Finanziamento del fondo d'emergenza, soluzione transitoria / Versamento iniziale nel fondo infrastrutturale	<ul style="list-style-type: none"> - Quadro finanziario del fondo d'emergenza adeguato - Più fondi / fondi sufficienti / fondi nella massima misura possibile - 2,9 – 3,2 mia di franchi / importo complessivo, dedotta una riserva di fluttuazione 	<p>BE</p> <p>ZH, LU, NE UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri CTP equiterre FFS</p> <p>ACS, TCS, LITRA, IGöV, Allianz Verkehr FST, VESTRA Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, Infrastruktur Strasse</p>

	- versamento dell'intero importo (3,7 mia di CHF)	FR, VD, VS UDC
La lista privilegia i trasporti pubblici / non è equilibrata / è anticostituzionale / il fondo d'emergenza è anticostituzionale / il fondo d'emergenza non soddisfa i presupposti		UDC USAM ACS, TCS, FRS, ASTAG La Posta, VESTRA, costruzioni svizzere KGL, Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, auto-schweiz, USIC, Infrastruktur Strasse, UPSA
Positivo il fatto che gran parte dei progetti urgenti della lista concernono i TP		Consiglio municipale di Zurigo PS USS, SIC, Travail.Suisse ATA, IGöV, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP FSU transfair
È opportuno integrare nella legge una lista (definitiva) di progetti		FR, SH, NE PDC, PS USS CTP, IGöV,
La lista non va inserita nella legge / non è opportuno integrare nella legge una lista definitiva		BE, NW, VD PLR VESTRA Infrastruktur Strasse, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
Possibilità di far subentrare altri progetti in caso di ritardi / impostazione flessibile della lista		BL, SH, VD, DCPA/CTP CTP VESTRA Agglomeration Basel, Lausanne Région
La lista va rielaborata sulla base di criteri chiari (o in base ai criteri menzionati nel progetto di consultazione). I criteri e le modalità di selezione vanno definiti in modo trasparente. I progetti urgenti devono soddisfare anche i criteri / presupposti per il finanziamento del traffico negli agglomerati / devono riguardare gli agglomerati / mirare a ridurre globalmente il traffico negli agglomerati / essere progetti di agglomerato in senso stretto. I criteri vanno eventualmente inseriti nella		ZH, BE, LU, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AG, VD, GE, DCPA/CTP UCS, ASSOCIAZIONE DEI COMUNI SVIZZERI PLR, PDC, PES economiesuisse, UPS ACS, ATA, LITRA, CTP, FRS, VSS, SVI, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU SAB, La Posta, VESTRA, Infrastruktur Strasse, Fédération des Entreprises Romandes, Agglomeration Basel, Lausanne Région

legge / i Cantoni devono essere coinvolti nel processo.		
Utilizzare le risorse del fondo d'emergenza anche per	<ul style="list-style-type: none"> - la mobilità lenta - la mobilità combinata - P+R (park & ride) - linee di autobus 	<p>BE, BS Consiglio municipale di Zurigo PS, PES USS, Travail.Suisse ATA, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz, IG Velo WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz FSU Agglomeration Basel</p> <p>BE Travail.Suisse</p> <p>TCS Fédération des Entreprises Romandes</p> <p>SVI</p>
4. Fondo infrastrutturale		
4.1 Settore 1: traffico d'agglomerato		
Il finanziamento del traffico d'agglomerato è accolto favorevolmente / è indiscusso / trova consenso / è necessario		<p>ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, AI, AG, TI, NE, GE, JU, DCPA/CTP, CDF UCS, ASSOCIAZIONE DEI COMUNI SVIZZERI, Consiglio municipale di Zurigo, Città di Ginevra PLR, PDC, PS, UDC, PCS, PES economiesuisse, UPS, USAM, USS, SIC, Travail.Suisse, ACS, TCS, CTP, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, SVI, SEV, Allianz Verkehr, IG Velo Associazione Traffico SAB, FSU, FST, costruzionesvizzera Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, transfair, auto-schweiz, USIC, UPSA, Agglomeration Basel, Lausanne Région, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
Una parte delle risorse finanziarie dev'essere riservata agli agglomerati più piccoli / coinvolgere adeguatamente anche i piccoli agglomerati		<p>SZ, GR, VS PLR HKG</p>
Nel settore del traffico d'agglomerato vanno promossi solo i progetti di trasporto pubblico e mobilità lenta		<p>PES ATA, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, equiterre, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz, LSP transfair</p>

<p>Nel settore del traffico d'agglomerato occorre riservare maggiore attenzione ai trasporti pubblici (e alla mobilità lenta) / promuoverli prioritariamente / prevedere maggiori mezzi finanziari per questo settore</p>		<p>CDF Città di Zugo, Città di Ginevra PS, PCS, PEV IGöV, IG Velo equiterre FSU transfair</p>
<p>4.2 Settore 2: completamento della rete di strade nazionali</p>		
<p>Il completamento della rete di strade nazionali grazie al fondo infrastrutturale è valutato positivamente / è indiscusso / trova consenso</p>		<p>BE, UR, OW, ZG, SO, BS, TI, JU, DCPA/CTP ASSOCIAZIONE DEI COMUNI SVIZZERI PLR, PDC, PS, UDC, PCS SGV, USS, SIC, Travail.Suisse ACS, TCS, CTP, FRS, ASTAG, VSS, IGöV, Allianz Verkehr SAB, La Posta, FST, costruzioni svizzera Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, SSIC, auto-schweiz, USIC, UPSA, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
<p>Il completamento della rete di strade nazionali non dev'essere finanziato dal fondo infrastrutturale, ma dagli strumenti impiegati finora</p>		<p>ZH PES ATA, SEV, IG Velo WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für Umweltschutz</p>
<p>Le priorità nel completamento della rete di strade nazionali e nell'eliminazione delle criticità vanno definite in base a chiari criteri di redditività imprenditoriale ed efficienza per l'economia in generale / analisi costi/benefici indispensabile</p>		<p>economiesuisse, SAV FSU</p>
<p>4.3 Settore 3: garanzia della funzionalità della rete</p>		
<p>La garanzia della funzionalità della rete attraverso il fondo infrastrutturale è valutata positivamente</p>		<p>BE, OW, SO, BS, JU, DCPA/CTP PLR Travail.Suisse ACS, TCS, CTP, ASTAG, VSS, IGöV La Posta, VESTRA, costruzioni svizzera SSIC, USIC, Infrastruktur Strasse, Agglomeration Basel, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
<p>Scetticismo quanto alla destinazione di mezzi supplementari a un settore che non è chiaramente delimitato / il concetto va definito con maggior</p>		<p>PS, PES USS, SIC ATA, SVI, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Iniziativa delle Alpi, associazione Traffico, Pro Natura, Greenpeace, FFU, Ärzte/innen für</p>

precisione / il concetto non può in alcun caso implicare un ampliamento della rete / imperativo il coordinamento con i programmi d'agglomerato		Umweltschutz FSU
L'ampliamento della rete va sottoposto a referendum facoltativo		PS, PES ATA, IGöV, SEV, Fussverkehr Schweiz WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU
4.4 Quote		
I mezzi finanziari per i tre settori devono essere definiti in modo vincolante nella legge / la chiave di ripartizione dev'essere chiara		LU, BS, BL, VD, VS UCS, Città di Zugo PLR, PDC, UDC FRS Centre patronal, Fédération des Entreprises Romandes, auto-schweiz, UPSA, Agglomeration Basel
Quote	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilità combinata - Mobilità lenta - Almeno il 35% per il traffico pubblico negli agglomerati - Almeno il 70% per i TP/mobilità lenta - TP/traffico individuale motorizzato - Traffico d'agglomerato: al massimo il 50% per i TP - Nessuna quota 	<p>BE</p> <p>BE, SO Fussverkehr Schweiz</p> <p>Fussverkehr Schweiz</p> <p>PS</p> <p>VD</p> <p>ASTAG</p> <p>UCS</p>
4.5 Aspetti finanziari e giuridici		
Durata del fondo:	<ul style="list-style-type: none"> - massima (20 anni) - da precisare - minima 	<p>SO USAM VSS SSIC</p> <p>LU</p> <p>DCPA/CTP VSS</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - illimitata - flessibile 	<p>La Posta</p> <p>UDC</p> <p>DCPA/CTP</p> <p>SVI</p>
La dotazione finanziaria del fondo infrastrutturale dev'essere sufficiente	<ul style="list-style-type: none"> - Più di un miliardo di franchi all'anno 	<p>ZH</p> <p>equiterre</p> <p>TCS</p>
Stabilire un importo minimo per i versamenti annui / precisare l'importo / garantire i conferimenti annui		<p>LU, FR, JU, DCPA/CTP</p> <p>PDC</p> <p>USAM</p> <p>costruionesvizzera</p> <p>SSIC, Infrastruktur Strasse</p>
5 Misure nelle regioni periferiche e di montagna		
Sostanzialmente le misure fiancheggiatrici per le regioni periferiche e di montagna sono accolte positivamente / sono necessarie / si considera positivo il fatto che il mantenimento della sostanza delle infrastrutture di trasporto in queste regioni non rientri nel campo d'applicazione del fondo ma venga integrato nelle misure complementari / l'art. 86, cpv. 3 lett. b Cost. (separazione dei modi di traffico) è applicabile anche alle regioni periferiche e di montagna		<p>BE, OW, DCPA/CTP, Associazione dei Comuni Svizzeri</p> <p>PS</p> <p>economiesuisse, UPS, SGV, USS</p> <p>FSU, FST</p> <p>SSA, Agglomeration Basel, VRB, association centre-jura, GCLIM, RVAJ</p>
La proposta di stanziare risorse supplementari per le regioni periferiche e di montagna è bocciata / grande scetticismo verso le misure compensative		<p>ZH, ZG</p> <p>UCS</p>
Le misure fiancheggiatrici sono formulate in modo abbastanza vago / se ne chiede la concretizzazione / le misure proposte non sono la soluzione giusta		<p>NW</p> <p>Associazione dei Comuni Svizzeri</p> <p>PS</p> <p>Landschaft Davos Gemeinde</p>
I fondi destinati alle regioni periferiche e di montagna sono del tutto sproporzionati rispetto ai		<p>UR, OW, GL, AI, GR, CDF</p> <p>SAB</p> <p>HKG, Landschaft Davos Gemeinde</p>

mezzi per il traffico d'agglomerato / il progetto non è equilibrato / i mezzi non sono sufficienti / le misure fiancheggiatrici sono del tutto insufficienti / si chiede parità di trattamento rispetto agli agglomerati / la dotazione finanziaria dev'essere aumentata		
5.1 Contributi per le strade principali		
La maggiore ponderazione per il criterio topografico è considerata positivamente / va nella giusta direzione		GR PS, PES ATA, ASTAG, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU HKG, SSA, association centre-jura, GCLIM, RVAJ
La ponderazione del criterio topografico non dev'essere aumentata		ZG, FR, BL, TG SVI
La Confederazione deve tassativamente destinare più fondi per le strade principali nelle regioni periferiche e di montagna		SZ, OW
I restanti 1,5 miliardi di franchi a titolo di riserve del finanziamento speciale vanno destinati a progetti di strade principali nelle regioni periferiche e di montagna		UR, AI, GR, VS SAB HKG
Il 15% delle risorse del fondo va destinato a progetti di strade principali nelle regioni periferiche e di montagna		UR, GR SAB HKG
Il 5 % (o una parte) delle tasse stradali a destinazione vincolata va riservato a progetti di strade principali nelle regioni periferiche e di montagna		UR LITRA SAB
5.2 Infrastruttura ferroviaria		
Le proposte avanzate sono sostenute / sono considerate sostenibili		PES, PEV ATA, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU
Le proposte sono vaghe e insufficienti / richiesta una formulazione più concreta		FR, UR, NW, GL, AI, GR, NE LITRA SAB

		HKG
Finanziare anche l'esercizio dei trasporti pubblici nelle regioni periferiche e di montagna		PES ATA, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, Pro Natura, Greenpeace, FFU
6. Ulteriori richieste		
6.1 Pianificazione globale / panoramica del finanziamento dei trasporti		
Il fondo d'emergenza e il fondo infrastrutturale non devono subentrare agli strumenti di finanziamento esistenti (ad es. convenzione sulle prestazioni FFS) / chiara delimitazione tra progetti d'agglomerato e progetti che possono essere finanziati in altro modo / esistono altri strumenti di finanziamento Migliore coordinamento tra progetti e strumenti di finanziamento / gli altri dossier di politica dei trasporti devono essere portati avanti parallelamente nell'iter politico-amministrativo Questi canali devono disporre di sufficienti risorse finanziarie		ZH, BE, UR, SZ, NW, BS, BL, AG, VD, NE, DCPA/CTP UCS, Associazione dei Comuni Svizzeri USAM TCS, LITRA, FRS, VSS, Allianz Verkehr Agglomeration Basel
Occorre spiegare con maggior precisione i flussi di finanziamento (come vengono utilizzate le restanti tasse stradali a destinazione vincolata?) / necessaria una distinzione tra i mezzi destinati ai due fondi e i mezzi stanziati per altre spese / evidenziare con maggiore precisione il nesso con il sistema di finanziamento dei trasporti		ZH, BE, OW, ZG, AI, VD, FR, SG, GR PLR, UDC economiesuisse, UPS SVI HKG, Agglomeration Basel
Occorre una pianificazione finanziaria globale e a lungo termine per tutte le infrastrutture di trasporto / mancano obiettivi chiari / non è chiaro se i mezzi sono sufficienti / mancano indicazioni concrete sul modo in cui è stato determinato il fabbisogno		ZH, UR, NW, GL, SO, BS, BL, AI, SG, GR, TI, VD UCS, CDF PLR economiesuisse, UPS SVI SAB HKG, Agglomeration Basel, Lausanne Région

finanziario / occorre evidenziare il potenziale di risparmio in caso di ristrettezze finanziarie		
6.2 Fondi da attingere dalle riserve del finanziamento speciale		
I fondi da attingere dalle riserve non devono provenire dal mercato dei capitali, bensì essere ottenuti con il ridimensionamento dei compiti della Confederazione		ZG
6.3 Aumento dell'imposta sugli oli minerali		
L'aumento dell'imposta sugli oli minerali è chiaramente respinto / nessun aumento fintanto che sussistono fondi a titolo di riserve		FR UDC economiesuisse, UPS Fédération des Entreprises Romandes
6.4 Finanziamento delle strade principali		
Il fondo infrastrutturale deve anche permettere di finanziare la rete delle strade principali / eliminare le criticità della rete	- Proposta: finanziamento delle strade principali tramite il fondo infrastrutturale con conseguente aumento dei fondi disponibili della cassa federale generale per convenzioni sulle prestazioni	FR PLR, PDC, PS, UDC SGV, USS LITRA, Allianz Verkehr FST, auto-schweiz, UPSA ACS, TCS, FRS, Allianz Verkehr auto-schweiz, UPSA, USIC
7. Destinazione vincolata / impiego dei proventi delle tasse stradali		
Sostanzialmente, le misure a favore del traffico pubblico e privato negli agglomerati (strada e ferrovia) sono approvate senza ombra di dubbio / è incontestato che anche i progetti TP possano essere cofinanziati a condizione che riguardino il traffico d'agglomerato / l'impiego delle tasse stradali per finanziare i TP si giustifica a condizione che siano assicurati buoni		LU, NW, GL, SH, DCPA/CTP CDF, Città di Zugo PLR, PS, PCS economiesuisse, UPS, USS, SIC CTP, FRS, VSS La Posta, FSU, FST, VESTRA, costruzionesvizzera USIC, auto-schweiz

collegamenti stradali		
L'assetto costituzionale non permette il finanziamento di progetti TP/progetti puramente ferroviari al di fuori degli agglomerati; questi progetti possono essere cofinanziati unicamente se sono situati negli agglomerati e se sono assicurati buoni collegamenti stradali		NW, ZG, DCPA/CTP PLR ASTAG, VSS La Posta, FSU, VESTRA Infrastruktur Strasse
7.1 Fondo d'emergenza / impiego delle riserve		
I progetti di ferrovie regionali celeri (S-Bahn) in generale – e in particolare i tre progetti MEVA, CEVA e DML – sono accolti positivamente (finanziamento con le risorse del fondo d'emergenza o in virtù di una disposizione transitoria)	- Successivamente, il finanziamento deve avvenire nuovamente in base ad una convenzione sulle prestazioni / finanziamento garantito in primo luogo dallo strumento della convenzione sulle prestazioni	SH, TG, TI, GE UCS, Città di Ginevra PS, PES ATA, LITRA, CTP, IGöV, SEV WWF, Iniziativa delle Alpi, Greenpeace, FFU, LSP FFS, BLS, VESTRA Pro Bahn Schweiz, transfair PS LITRA FFS
L'impiego delle riserve per progetti di ferrovie regionali celeri è anticostituzionale / la lista viola l'articolo costituzionale		UDC USAM ACS, TCS, FRS, ASTAG Centre patronal, SSIC, SSA, auto-schweiz, UPSA
7.2 Fondo infrastrutturale / impiego dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata		
Interpretazione dell'impiego dei proventi delle tasse stradali a destinazione vincolata in virtù dell'art. 86 Cost.	- L'impiego dei fondi per progetti S-Bahn/progetti puramente ferroviari è anticostituzionale e viene respinto, in quanto possono essere finanziati unicamente i progetti per i quali sono assicurati buoni collegamenti stradali - L'impiego dei proventi per la mobilità lenta, il traffico non motorizzato	UDC USAM ACS, TCS, FRS, ASTAG Centre patronal, SSIC, auto-schweiz, USIC, Infrastruktur Strasse, UPSA, SSA UDC USAM TCS, ASTAG Centre patronal, Fédération des Entreprises

	<p>e la mobilità combinata è anticostituzionale</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'impiego dei proventi per i progetti di tram è esplicitamente menzionato e approvato - Di per sé, il finanziamento di progetti S-Bahn è garantito da convenzioni sulle prestazioni; una certa flessibilità è comunque accettabile poiché il traffico stradale può trarne vantaggio - La Costituzione permette l'impiego dei proventi per progetti S-Bahn e ferroviari e per progetti di infrastruttura ferroviaria / l'impiego è quindi corretto - La questione della costituzionalità del cofinanziamento dei progetti S-Bahn va chiarita prioritariamente - In seno all'organizzazione vi le opinioni divergono sulla questione del finanziamento di progetti S-Bahn 	<p>Romandes</p> <p>USAM TCS, CTP Centre patronal</p> <p>Fédération des Entreprises Romandes, SSIC</p> <p>USS LITRA, CTP, IGöV FFS, BLS, VESTRA</p> <p>PDC</p> <p>Allianz Verkehr FST</p>
--	---	--

Allegato 2

Elenco delle organizzazioni consultate e di quelle che hanno espresso un parere spontaneamente

Enti cantonali

ZH	Zurigo
BE	Berna
LU	Lucerna
UR	Uri
SZ	Svitto
OW	Obvaldo
NW	Nidvaldo
GL	Glarona
ZG	Zugo
FR	Friburgo
SO	Soletta
BS	Basilea Città
BL	Basilea Campagna
SH	Sciaffusa
AR	Appenzello Esterno
AI	Appenzello Interno
SG	San Gallo
GR	Grigioni
AG	Argovia
TG	Turgovia
TI	Ticino
VD	Vaud
VS	Vallese
NE	Neuchâtel
GE	Ginevra
JU	Giura
CGC	Conferenza dei Governi cantonali (nessun parere)
DCPA	Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
CDF	Conferenza dei direttori cantonali delle finanze (risposta spontanea)

Città e Comuni

UCS	Unione delle città svizzere
ACS	Associazione dei Comuni Svizzeri
	Consiglio comunale di Zurigo (risposta spontanea)
	Città di Zugo (risposta spontanea)
	Città di Ginevra (risposta spontanea)

Landschaft Davos Gemeinde (risposta spontanea)

Partiti politici rappresentati nell'Assemblea federale

PLR	Partito liberale radicale svizzero
PDC	Partito democratico-cristiano popolare svizzero
PS	Partito socialista svizzero
UDC	Unione democratica di centro
PLS	Partito liberale svizzero (nessun parere)
PEV	Partito evangelico svizzero
PdL	Partito Svizzero del Lavoro – POP (nessun parere)
DS	Democratici Svizzeri (nessun parere)
PES	Partito ecologista svizzero
Lega	Lega dei Ticinesi (nessun parere)
UDF	Unione Democratica Federale (nessun parere)
PCS	Partito cristiano-sociale
GB	Alleanza verde (nessun parere)
	Lista Alternativa (nessun parere)
	Solidarités (Alliance de Gauche (AdG) (nessun parere)
SGA	Sozialistisch Grüne Alternative Zug (nessun parere)

Associazioni economiche

economiesuisse	Federazione delle imprese svizzere
UPS	Unione padronale svizzera
ASB	Associazione svizzera dei banchieri (nessun parere)
USC	Unione svizzera dei contadini (nessun parere)
USAM	Unione svizzera delle arti e mestieri
USS	Unione sindacale svizzera
SIC	Società degli impiegati di commercio
	Travail.Suisse

Associazioni e organizzazioni attive nell'ambito dei trasporti

ACS	Automobile Club Svizzero
TCS	Touring Club Svizzero
ATA	Associazione Traffico e Ambiente
LITRA	Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
UTP	Unione dei trasporti pubblici
FRS	Federazione svizzera del traffico stradale
ASTAG	Associazione svizzera dei trasportatori stradali
VSS	Unione dei professionisti svizzeri della strada
IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
SVI	Associazione svizzera degli ingegneri del traffico
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft (nessun parere)
SEV	Sindacato del personale dei trasporti
	Allianz Verkehr (risposta spontanea)
	IG Velo (risposta spontanea)

Organizzazioni ambientaliste e di tutela del paesaggio

WWF	WWF Svizzera equiterre Associazione Iniziativa delle Alpi Associazione Traffico
	Pro Natura Svizzera (risposta spontanea) Greenpeace (risposta spontanea)
FFU	FachFrauen Umwelt (risposta spontanea) Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (risposta spontanea)
LSP	Lega svizzera del patrimonio nazionale (risposta spontanea)

Altri partecipanti alla consultazione

SAB	Gruppo svizzero per le regioni di montagna
FFS	Ferrovie federali svizzere
BLS	Ferrovia del Lötschberg La Posta
ROREP	Schweizerische Studiengesellschaft für Raumordnungs- und Regionalpolitik (nessun parere)
FSU	Federazione svizzera degli urbanisti
FST	Federazione svizzera del turismo
SVS	Schweizerischer Verband für Seniorenfragen (nessun parere)
alliance F	Alleanza delle società femminili svizzere (nessun parere)
VESTRA	Associazione svizzera degli impresari delle costruzioni stradali costruionesvizzera
	Fédération des Entreprises Romandes (risposta spontanea)
SSIC	Società Svizzera degli Impresari-Costruttori (risposta spontanea) Centre patronal (risposta spontanea) transfair (risposta spontanea) auto-schweiz (risposta spontanea) Infrastruktur Strasse (risposta spontanea)
USIC	Unione Svizzera dei Carrozzeri (risposta spontanea)
UPSA	Unione professionale svizzera dell'automobile (risposta spontanea) Pro Bahn Schweiz (risposta spontanea) ATA, sezioni di Basilea (risposta spontanea)
KGL	Gewerbeverband Kanton Luzern (risposta spontanea)
HKG	Camera di commercio e Associazione padronale dei Grigioni (risposta spontanea)
SSA	Società svizzera degli albergatori (risposta spontanea)
	Agglomeration Basel (risposta spontanea)
VRB	Verein Region Bern (risposta spontanea) Lausanne Région (risposta spontanea) association centre-jura (risposta spontanea)
GCLIM	Concertation des régions de montagne de l'Arc jurassien (risposta spontanea)
RVAJ	Rete urbana Arco giurassiano (risposta spontanea)